

Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro

Engenho de Dentro, da Estação Ferroviária à Memória das Ferrovias

Nuno Filipe Cardoso da Silva

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Orientador: Arquitecto Francisco José Barata Fernandes

Co-orientadora: Arquitecta Ana Paula Polizzo

Nota à edição:

A presente dissertação não segue o novo Acordo Ortográfico, por decisão do autor.
As citações transcritas em português referentes a edições de línguas estrangeiras foram sujeitas a uma tradução livre.

Agradecimentos

Aos professores Francisco Barata, Ana Paula Polizzo e Gustavo Martins pela sua orientação neste trabalho, aos meus pais e à minha família pelo apoio constante ao longo deste curso, à Agostinha pela sua presença e a todos os meus amigos.

Resumo

Servindo-se como caso de estudo a intervenção na Casa do Património Ferroviário do Rio de Janeiro, no Brasil, pelo escritório de arquitectura *Oficina de Arquitectos*, o presente trabalho consiste numa investigação sobre o conceito *genius loci*, ou seja, o que é que determina o carácter do lugar e porque é que é importante que os agentes organizadores do espaço procurem preservá-lo.

Assim, através de uma análise da origem e do desenvolvimento do sítio foi possível identificar quais os elementos que determinam a essência deste lugar e quais destes foram preservados e quais foram destruídos e se as intervenções contemporâneas que substituíram os antigos edifícios são atentas à história do local e às necessidades da população ali residente.

Com isto foi possível construir uma apreciação crítica sobre o projecto elaborado pela Oficina de Arquitetos quanto à sua relação com o contexto e como é que procura servir os habitantes daquela região.

Abstract

Using as a case study the intervention on the House of the Railway Heritage of Rio de Janeiro, in Brazil, by the architectural office *Oficina de Arquitetos*, the present work consists on an investigation about the concept of *genius loci*, that is, what determines the character of place and why it is important that the space organizing agents should preserve it.

Thus, through an analysis of the origin and development of the site it was possible to identify which elements determine the essence of this place, which ones were preserved and which ones were destroyed and also if the contemporary interventions which replaced the old buildings are attentive to the place's history and the needs of the local population.

Then it was possible to construct a critical appraisal about the project made by *Oficina de Arquitetos* regarding its relation to the context and how does it seek to serve the inhabitants of that region.

Índice

Introdução	10
1. Engenho de Dentro e o Caminho-de-Ferro - lugar e património	16
1.1 Antecedentes	17
1.2 Os Caminhos-de-Ferro no Brasil	23
1.2.1 Implantação dos caminhos-de-ferro no Brasil	23
1.2.2 Complexo industrial ferroviário do Engenho de Dentro	27
1.2.3 "Desprestígio crescente da estrada de ferro"	30
1.3 O património ferroviário na cidade	32
2. <i>Genius Loci</i>	40
2.1 Carácter - elementos que determinam a essência do lugar	41
2.2 Identificação - relação do Homem com o lugar	43
2.3 Permanência / Transformação - acção do Homem no lugar	47
3. Projecto para a Casa do Património Ferroviário do Rio de Janeiro	52
3.1 Análise da situação préexistente	55
3.1.1 Levantamento fotográfico	61
3.1.2 Levantamento geométrico	74
3.2 Desenvolvimento do projecto	85
3.2.1 Proposta	97
Considerações finais	110
Bibliografia	118

Introdução

O presente trabalho aborda o papel do Caminho-de-Ferro na formação e desenvolvimento de Engenho de Dentro, localizado no Rio de Janeiro, Brasil. Nesta zona encontra-se a Casa do Património Ferroviário do Rio de Janeiro, conhecido como “Museu do Trem”, que procura manter e documentar o valor patrimonial e histórico dos caminhos-de-ferro no Brasil, com especial incidência no estado do Rio de Janeiro. Actualmente este espaço encontra-se em elevado estado de degradação, colocando em risco não apenas o arquivo como o próprio edifício (antigo armazém de manutenção ferroviária). Por esse motivo o escritório de arquitectura brasileiro *Oficina de Arquitetos* encontra-se a desenvolver um projecto para a sua reabilitação, assim como para um novo edifício anexo que permitirá expandir a área de exposição do acervo. O cruzamento com a investigação sobre este local – vinculada com a implantação do caminho-de-ferro – surge no âmbito de um estágio concretizado durante um período de nove meses neste escritório.

O local onde se encontra o espaço objecto da presente investigação era virtualmente deserto até ao final do século XIX, existindo muito pouco além de fazendas. Na segunda metade deste século foram aí criadas oficinas de grandes dimensões cujo propósito fundamental era a construção e manutenção de locomotivas e carruagens. Com a expansão das linhas ferroviárias e intensificação do seu uso, esses armazéns ganharam maior relevância. Aumentou a mão-de-obra para dar resposta ao crescimento da indústria, surgiram escolas de formação, e, conseqüentemente, nasceram zonas de residência para os trabalhadores e suas famílias, dando assim princípio ao Engenho de Dentro enquanto zona residencial.

Na década de 50 do século XX, a malha ferroviária brasileira atinge o seu auge, entrando a partir dessa altura em declínio, em grande parte devido a um intenso processo de reorganização da política de transportes que passou a privilegiar a circulação rodoviária. Este fenómeno afectou o local em estudo. Os armazéns que fomentaram a ocupação urbana e que caracterizavam aquele local (“galpões”) foram perdendo importância até serem encerrados. Conseqüentemente, a localidade entrou em declínio e tornou-se numa “cidade-dormitório”. Ainda hoje carece de infra-estruturas e equipamentos públicos de cultura e lazer que sirvam adequadamente os seus cidadãos.

Apesar da sua alcunha “Bairro dos Galpões”, os poucos armazéns que não foram destruídos encontram-se bastante degradados ou foram alvo de intervenções questionáveis, embora ainda seja possível identificar a sua origem.

Assim, a primeira parte deste trabalho consiste num levantamento histórico do Engenho de Dentro, de modo a perceber as suas origens e desenvolvimento urbano.

Para poder contextualizar as sucessivas fases que atravessou, foi necessário estudar o papel do transporte ferroviário, quer na Europa, onde surgiu, quer no Brasil, mais concretamente no Rio de Janeiro

Esta relação entre lugar e história é parte do que determina o carácter do lugar, o seu *genius loci*. Este trabalho tem como caso de estudo o Engenho de Dentro e o complexo industrial ferroviário e serve-se desse caso de estudo para procurar perceber quais são os factores que determinam a essência do lugar e porque é que esta é importante para a comunidade que nele habita. Porque é que ao longo dos tempos o Homem sente a necessidade de atribuir significados aos espaços e como é que se serve desses significados para continuar a transformar a cidade? Essa apropriação ocorre quando existe um entendimento do lugar, e portanto uma continuidade do seu *genius loci*. No entanto, o que acontece quando esses significados são ignorados e o Homem actua no sentido de destruição de características e elementos próprios que diferenciam povos e comunidades, tal como aconteceu com Engenho de Dentro?

Transformar a cidade é fundamental, mas “para a transformar, é necessário e indispensável não destruir a cidade”¹. Os diferentes espaços da cidade devem ser tratados como lugares individuais, e não como espaços abstractos. O que os individualiza é o seu *genius loci*, e este expressa-se, em parte, no património arquitectónico. Parte da função deste é convocar determinado momento do passado, contribuindo para manter e preservar a identidade de uma comunidade. A ideia de preservação do património implica qualificar o passado, o que não quer dizer que os agentes organizadores do espaço estão condenados ao “pastiche” ou que devem aceitar passivamente a circunstância do lugar. Lembrando Fernando Távora, “há que defender, teimosamente, a todo o custo, os valores do passado mas há que defendê-los com uma atitude construtiva, quer reconhecendo a necessidade que deles temos e aceitando a sua actualização, quer fazendo-os acompanhar de obras contemporâneas”².

Portanto, os agentes que intervêm no espaço devem determinar a identidade do lugar de modo a poder interpretá-la de novas maneiras. Neste sentido surge o projecto desenvolvido pelo escritório *Oficina de Arquitectos* para o “Museu do Trem”. Parece fundamental a existência de um espaço cultural dedicado ao património ferroviário naquela localidade, visto que o seu desenvolvimento esteve directamente vinculado a este sector dos transportes. A intervenção arquitectónica neste museu deve procurar valorizar uma história e cultura próprias daquele local, que definem a sua identidade,

1 SIZA, Álvaro; *01 Textos*; Civilização, Porto, 2009, p. 20

2 TÁVORA, Fernando; *Da Organização do Espaço*; FAUP Publicações, Porto, 2008, p. 58

cada vez mais perdida. É crucial um reconhecimento dessa história e passado, e para tal é essencial compreender a “vocação” do lugar.

Com este trabalho procuro estudar como a disciplina de Arquitectura pode ser um veículo de mudança e compreensão, capaz de “resgatar a memória cívica dos cidadãos, defender os testemunhos da sua história, impedir que o esquecimento paire sobre os valores pelos quais seus antepassados viveram, trabalharam, e até morreram”³.

3 MARCO, Anita Regina Di, ZEIN, Ruth Verde; *Sala São Paulo de Concertos : revitalização da estação Júlio Prestes : o projeto arquitetônico : arquitetura Nelson Dupré=São Paulo concert hall*; Alter Market, São Paulo, 2001, p.15

1. Engenho de Dentro e o Caminho-de-Ferro - lugar e património

1. Engenho de Dentro e o Caminho-de-Ferro - lugar e património

O Engenho de Dentro é uma das freguesias da região do Grande Méier na Zona Norte do Rio de Janeiro.

Os primeiros registos de ocupação dessa zona remontam à época colonial, logo após a fundação da cidade do Rio de Janeiro em 1565, quando o governo português iniciou o processo de doação de terras destinadas à produção agrícola (Lei das Sesmarias)⁴ nos terrenos à volta da baía de Guanabara. A aplicação desta lei nas colónias portuguesas, já praticada em Portugal desde 1375, tinha como objectivo, no território brasileiro, aproveitar os recursos naturais locais e evitar o despovoamento das áreas periféricas da cidade, possibilitando também um maior controlo do território.

Os terrenos localizados na região do Engenho de Dentro foram doados a padres jesuítas que criaram estabelecimentos agro-industriais de produção de açúcar e melado, chamados “engenhos” (o que mais tarde deu o nome ao local em estudo). Contudo, na segunda metade do século XVIII, sob o governo do Marquês de Pombal, a ordem é expulsa de todo o território português, incluindo as colónias. Assim, as terras que antes pertenciam à ordem da Companhia de Jesus são confiscadas e, com o declínio da produção de açúcar, os ‘engenhos’ são fraccionados em fazendas.

O carácter rural da ocupação humana manteve-se até à chegada do caminho-de-ferro e implantação das oficinas de manutenção ferroviária, ambas a ocorrer nesta região na segunda metade do século XIX. Este foi um momento que transformou a ocupação e o uso do solo.

1.1 Antecedentes

Em 1825, pela primeira vez a nível global, duas cidades foram ligadas por via-férrea. George Stephenson, trabalhador de minas em Newcastle, Inglaterra, aperfeiçoou a locomotiva a vapor para transporte de passageiros e ligou assim as cidades inglesas de Stockton e Darlington. A notícia desta invenção espalhou-se rapidamente e alguns países – França, Bélgica, Alemanha, Rússia e Estados Unidos –, apercebendo-se das vantagens deste revolucionário meio de transporte, procuraram implantar imediatamente o Caminho-de-Ferro no seu território.

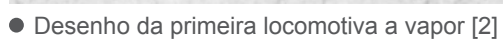
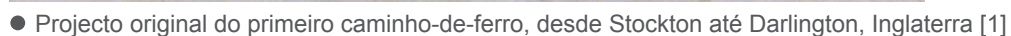
O assentamento de uma via-férrea era uma tarefa complexa. Não só era necessária a expropriação e preparação dos terrenos, como também a construção de túneis, viadutos e pontes, além da montagem de estações ao longo dos percursos. Além disso exigia uma manutenção constante, que só podia ser garantida por uma mão-de-obra especializada. Os engenheiros precisavam de estudar a topografia dos terrenos entre as estações que pretendiam ligar de modo a garantir a eficiência deste meio de transporte, dado o seu raio de curvatura ser bastante reduzido e deve procurar o mínimo de inclinação durante o seu trajecto. Em muitos casos, como em Portugal, a malha ferroviária acentuou a hierarquia urbana e territorial preexistente.

A construção de um caminho-de-ferro exigiu também a construção de um novo tipo de edifício: a estação ferroviária. Este edifício trouxe novas necessidades espaciais e programáticas, reunindo em si diversas funções distintas, além de resolver questões referentes à circulação de pessoas e mercadorias. No *Traité d'Architecture* de 1900 escrito por L. Cloquet, são apresentadas as estações como as novas portas da cidade e por isso estas deviam apresentar um aspecto de monumentalidade. São também apresentados cinco princípios fundamentais para a elaboração de uma estação: misturar o mínimo de tráfego de passageiros com a chegada e saída de mercadorias e com o pessoal de oficinas; agrupar os espaços segundo a ordem de operações dos passageiros; facilitar as relações com outros meios de transporte, sobretudo se a linha é usada por passageiros com bagagem; prever uma possível extensão do edifício; localizar as oficinas de administração num piso alto, mantendo livre o piso térreo⁵.

Esta visão das estações como as novas portas da cidade foi partilhada por muitos críticos.

4 **Lei das Sesmarias** - Legislação promulgada em Portugal em 1375 que pretendia fixar os habitantes de áreas rurais, combatendo assim o despovoamento destas zonas. Os proprietários teriam assim que aproveitar os seus terrenos para fins agrícolas, mediante pena de expropriação. Caso isso acontecesse os terrenos seriam então doados a outras pessoas que se dedicassem ao seu cultivo.

5 KÜHL, Beatriz Mugayar; *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – reflexões sobre a sua preservação*; Ateliê Editorial, São Paulo, 1998, p.53



Outra comparação partilhada por muitos era a da estação com os espaços eclesiásticos, considerando que os “terminais ferroviários são para o século XIX o que os mosteiros e catedrais foram para o século XIII”. Além de também reorganizarem o espaço urbano, partilham características tipológicas com estes edifícios, como os vãos largos e espaços vazios. A publicação *American Building News* considerou as estações como os únicos edifícios representativos da era Victoriana⁶. Os primeiros estudos destes edifícios foram realizados por Camille Polonceau e Víctor Bois em 1840, apenas 10 anos após a construção da primeira estação, em Liverpool, Inglaterra⁷. No final desse século havia um consenso mundial quanto ao repertório de edifícios públicos que as cidades mais importantes deveriam ter, e entre estes encontrava-se a estação ferroviária⁸.

A elaboração do projecto para este tipo de edifícios exigia a intervenção conjunta de arquitectos e engenheiros. Enquanto que o trabalho dos primeiros era preocupar-se com a integração no tecido urbano, atribuir uma roupagem estilística e adequar o programa a funções relacionadas com a administração, passageiros e mercadorias, os outros desenhavam as naves e exploravam as capacidades dos novos materiais – vidro e ferro fundido.

A construção de terminais muitas vezes impulsionava o planeamento ou replaneamento da malha urbana, ou, em zonas de cidade degradadas, motivava a revitalização urbana. Isto porque o terminal não era considerado como apenas o fim de uma linha, mas também como um ponto distribuidor de qualquer cidade de grande escala.

No entanto, nas cidades menos desenvolvidas as estações eram frequentemente construídas fora do centro devido ao preço dos terrenos. Consequentemente, surgiram novas avenidas arborizadas a ligar ao centro das cidades e provocou o desenvolvimento de novos bairros residenciais. Algumas estações, como no caso do Engenho de Dentro, foram a génese de novas cidades, sendo o comboio o factor de desenvolvimento de pequenos núcleos urbanos.

O crescimento rapidíssimo das cidades no período da Revolução Industrial modificou a sua estrutura interna. Esta estendem-se para a periferia, que se torna num território livre onde se somam um conjunto de iniciativas privadas, como bairros de luxo, bairros pobres e indústrias e a cidade começa assim a aglutinar pequenos núcleos que antes

6 PARISSIEN, Steven; *Station to Station*; Phaidon, Londres, 1997, p.7

7 KÜHL, Beatriz Mugayar; *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – reflexões sobre a sua preservação*; Ateliê Editorial, São Paulo, 1998, p.51

8 COSTA, Cacilda Teixeira da; *O Sonho e a Técnica: a arquitetura do ferro no Brasil*; EDUSP Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994, p.15

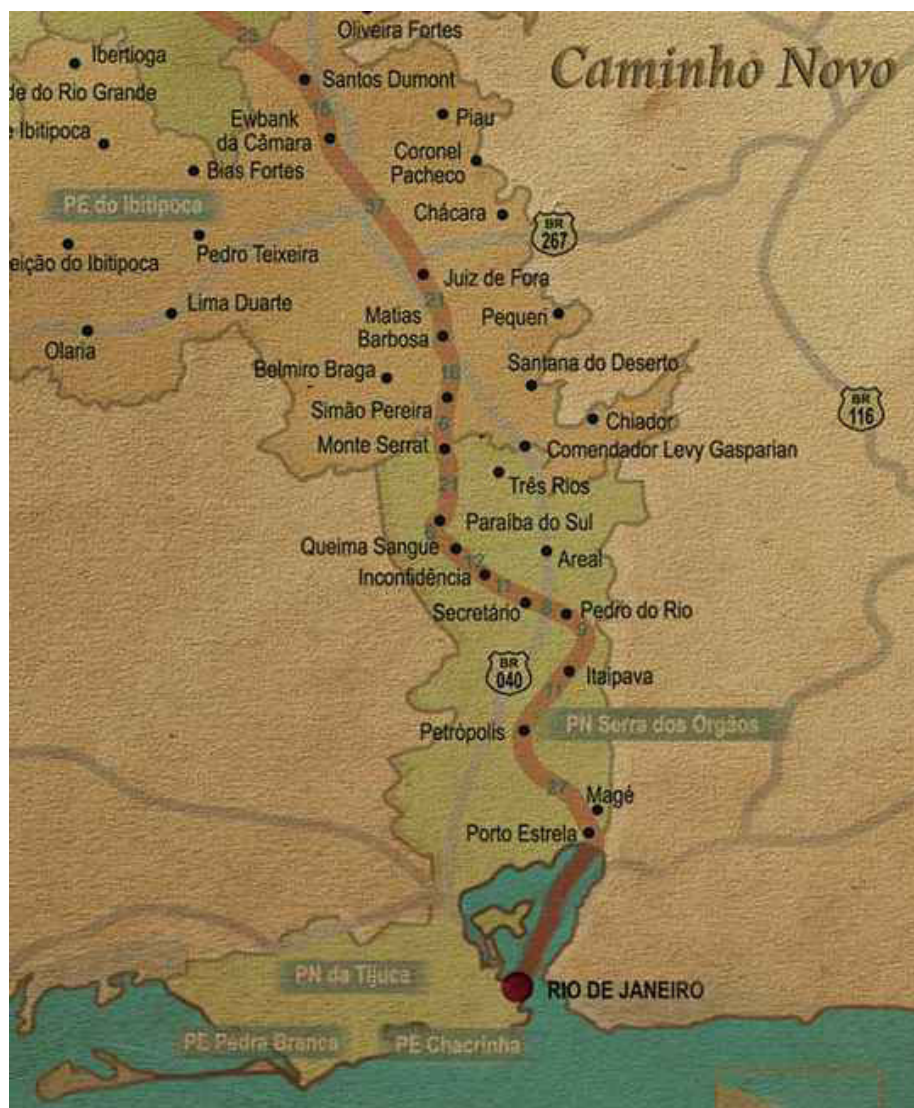


● Mapa da malha ferroviária europeia [3]

se encontravam isolados.

A expansão da malha ferroviária teve um enorme impacto económico, social e cultural nas regiões por ela abrangidas: uniu e expandiu mercados, aumentou a circulação dos produtos, ajudou a consolidar o consumo em massa e diminuiu os preços. Favoreceu o aparecimento de especializações regionais, desenvolveu a metalurgia, estimulou o aparecimento de novas indústrias e criou inúmeros postos de trabalho. Permitiu um maior intercâmbio de pessoas e de ideias, encurtou distâncias, aproximou povos, acelerou a informação, divulgou as novidades técnicas e científicas, acabando por contribuir para o surgimento de uma nova sociedade. Em Portugal foi um instrumento decisivo nas relações internacionais com Espanha e outros países europeus.

Contemporaneamente, alguns países desenvolvidos como França, Holanda, Reino Unido, Japão e Estados Unidos voltaram a investir no sector ferroviário por motivos energéticos e ecológicos, e por compreenderem que é uma solução eficaz para combater a deterioração da qualidade de vida das cidades pelo uso intensivo do automóvel. Ao contrário dos aviões, os comboios conseguem movimentar-se de centro da cidade para centro da cidade, retirando assim movimento das periferias e com apenas uma fracção da poluição causada por aqueles e por carros e autocarros. As estações são infra-estruturas fundamentais numa época de consciencialização ambiental e peças importantes para repensar e renovar o centro das cidades, pela sua capacidade de fazer destas pontos de cultura e comércio.



● Planta do percurso realizado pela Estrada de Ferro Mauá [4]



● Transbordo de barco para comboio para iniciar o percurso da E.F. Mauá [5]

1.2 Os Caminhos-de-Ferro no Brasil

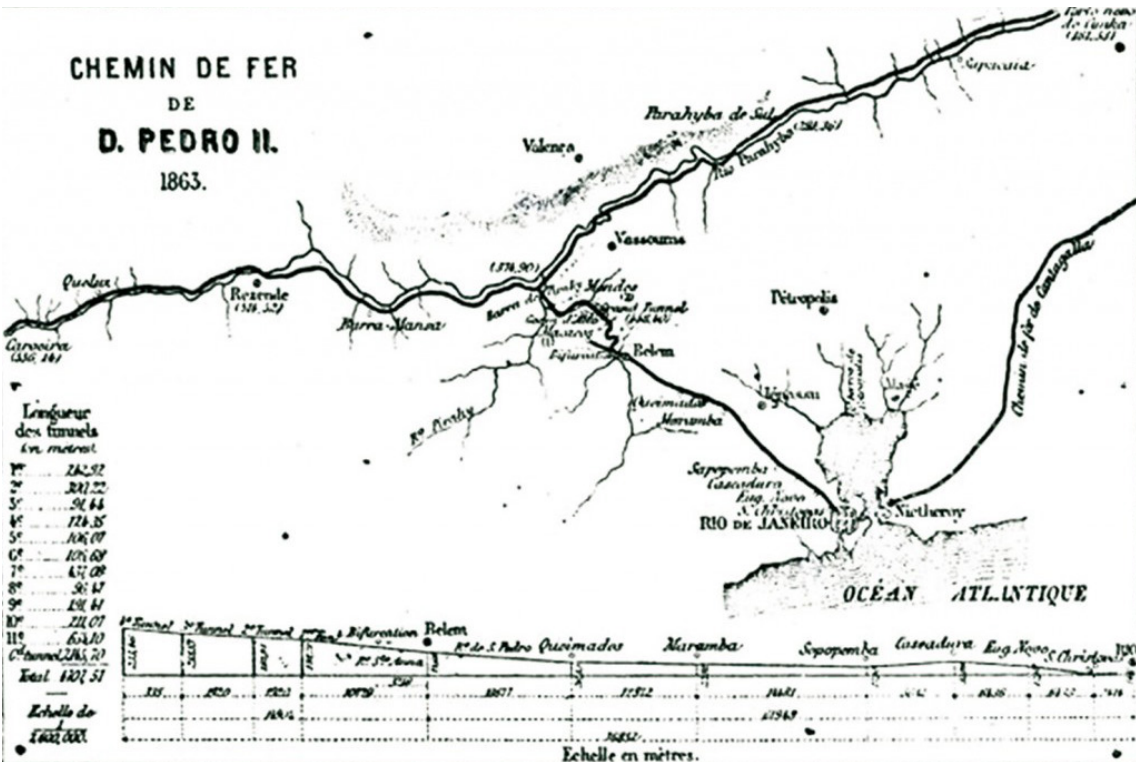
1.2.1 Implantação dos Caminhos-de-Ferro no Brasil

Embora no Brasil as primeiras leis relacionadas com a construção de caminhos-de-ferro datem de 1835 (somente 10 anos após a sua independência), apenas em 1854 surgiu o primeiro trecho ferroviário, a Estrada de Ferro Mauá, no estado do Rio de Janeiro (capital brasileira na época). Esta linha ligava Fragoso ao porto de Estrela (localizado no norte da baía de Guanabara) que depois ligava ao porto de Mauá, no centro da cidade, por via marítima. Esta obra realizou-se graças a Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá), um empresário que reuniu capitais privados (brasileiros, portugueses e ingleses) para a concretização desta linha com 14,5 km de comprimento.

Contudo, o seu percurso não atingia as regiões agrícolas economicamente mais relevantes, nem facilitava o transporte de pessoas, visto que era necessário transporte marítimo a partir da cidade para chegar à estação onde o comboio iniciava o seu trajecto até Fragoso, no interior do estado. Por isso, em 1855, o governo resolveu construir outra via-férrea, visto que a primeira não trazia benefícios económicos, pois não atingia directamente a região produtora de café no Vale de Paraíba e a sua estação inicial não chegava à cidade. Esta nova linha seria estendida até às proximidades do centro da cidade, sendo a estação terminal localizada na Prainha (actual Praça Mauá). Aí havia um terminal marítimo que possuía cais e depósitos apropriados ao comércio de produtos trazidos do interior para exportação que poderiam ser aproveitados pelo novo terminal ferroviário. A construção deste edifício exigiu demolições na área mais ocupada do Centro para abertura de um novo eixo que ligasse ao Campo de Santana. Posteriormente, reconheceu-se a conveniência de localizar a estação terminal no Campo de Santana, embora se mantivesse necessário o alargamento de vias no centro da cidade com o intuito de comunicar directamente o terminal ferroviário com o terminal marítimo.

O novo caminho-de-ferro, a Estrada de Ferro D. Pedro II, ligava então o centro da cidade a regiões rurais isoladas (já no século XVII, devido ao desenvolvimento de actividades económicas ligadas à produção de açúcar, surgem caminhos que procuravam estes “engenhos” que delineiam os eixos do futuro crescimento urbano). Estes núcleos urbanos atraíram assim pessoas em busca de habitação mais económica, resultando num aumento da procura deste transporte, que por sua vez levou a um aumento do número de composições e estações. Isto provocou a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana do Rio de Janeiro⁹, tendo sido criadas também novas freguesias nas

9 RODRIGUEZ, Hélio Suêvo; *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – o resgate da sua memória*; Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004, p.22



● Planta do percurso realizado pela Estrada de Ferro D. Pedro II [6]



● Fotografia das oficinas de São Diogo [7]

zonas onde estavam construídas as estações.

A implantação de um sistema de transportes regular causou uma transformação radical no espaço, uma vez que o crescimento físico da cidade trouxe a incorporação de novas áreas no tecido geográfico e social da cidade. A ocupação das áreas na periferia foi feita inicialmente com maior concentração no local das estações, seguido de um processo de crescimento radial, que se intensificou com o passar dos anos.

*Seu papel estratégico [E. F. D. Pedro II] no desenvolvimento do país facilitou a circulação de riquezas e de pessoas (...). Modificou usos e costumes de uma sociedade, refletindo um novo modo de viver, interferindo com o dinamismo das cidades por onde passava, deixando também uma marca na arquitectura e na cultura nacional.*¹⁰

O Caminho-de-Ferro foi uma evolução tecnológica inovadora e a sua implantação no território brasileiro foi também uma ferramenta para superar o sistema de escravatura, dando assim um novo panorama económico e político ao Governo Imperial.

Os seus dois objectivos básicos eram propiciar a entrada de grandes investimentos estrangeiros, maioritariamente ingleses e portugueses, e propiciar o crescimento da economia exportadora que, por sua vez, favoreceu a expansão da rede ferroviária¹¹. Devido à necessidade de ligação entre “províncias, vilas, distritos, municípios, estados e cidades, os transportes de passageiros e cargas por via férrea passaram a ser um fator de sustentação e um forte agente de socialização.”¹²

As primeiras oficinas de manutenção desta via-férrea surgiram em 1859 em São Diogo. Com o crescimento do número do material circulante e expansão da linha ferroviária, em 1864, o governo comprou estas oficinas (pertencentes a propriedade privada), ampliou o parque de equipamentos e adquiriu máquinas para a realização de tarefas em várias áreas (fundição, carpintaria, etc). No entanto, a criação de novas estações, a ampliação do património e o aumento de fluxo de passageiros e mercadorias sobrecarregaram estas instalações. Assim, a direcção adoptou uma política expansionista e reconheceu a necessidade de edificar uma nova oficina num terreno extenso que permitisse ampliação assim que necessário.

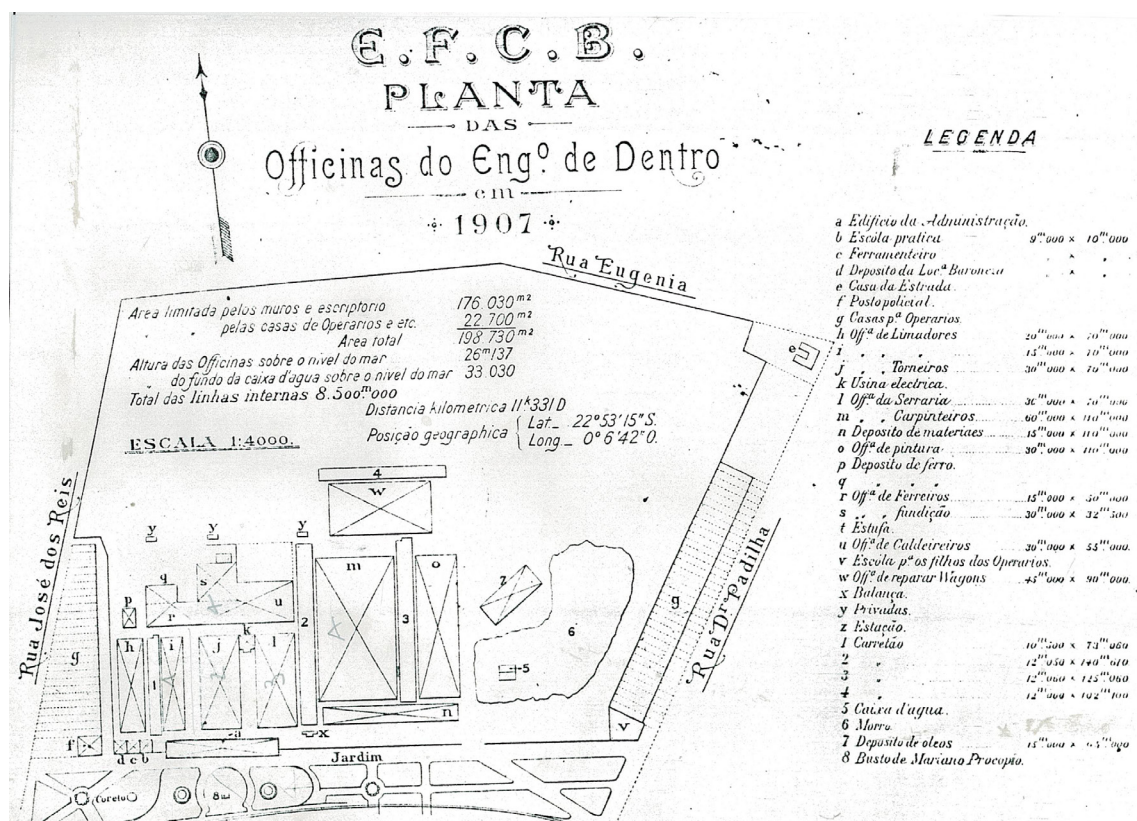
10 ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013, p.20

11 RODRIGUEZ, Hélio Suêvo; *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – o resgate da sua memória*; Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004, p.9

12 *Idem*



● Localização do Engenho de Dentro no Rio de Janeiro [8]



● Planta do projecto original do complexo de "Officinas do Engenho de Dentro" [9]

1.2.2 Complexo Industrial Ferroviário do Engenho de Dentro

O terreno para as novas oficinas foi adquirido em 1869 na região do Engenho de Dentro e era parcialmente delimitado pela Estrada de Ferro D. Pedro II. Dois anos depois a empresa já possuía lá a oficina-sede de todos os trabalhos de reparação, dimensionada para suportar uma operação que contava com 700 locomotivas e 5000 carruagens de passageiros e mercadorias a circular em 4000 km de vias.

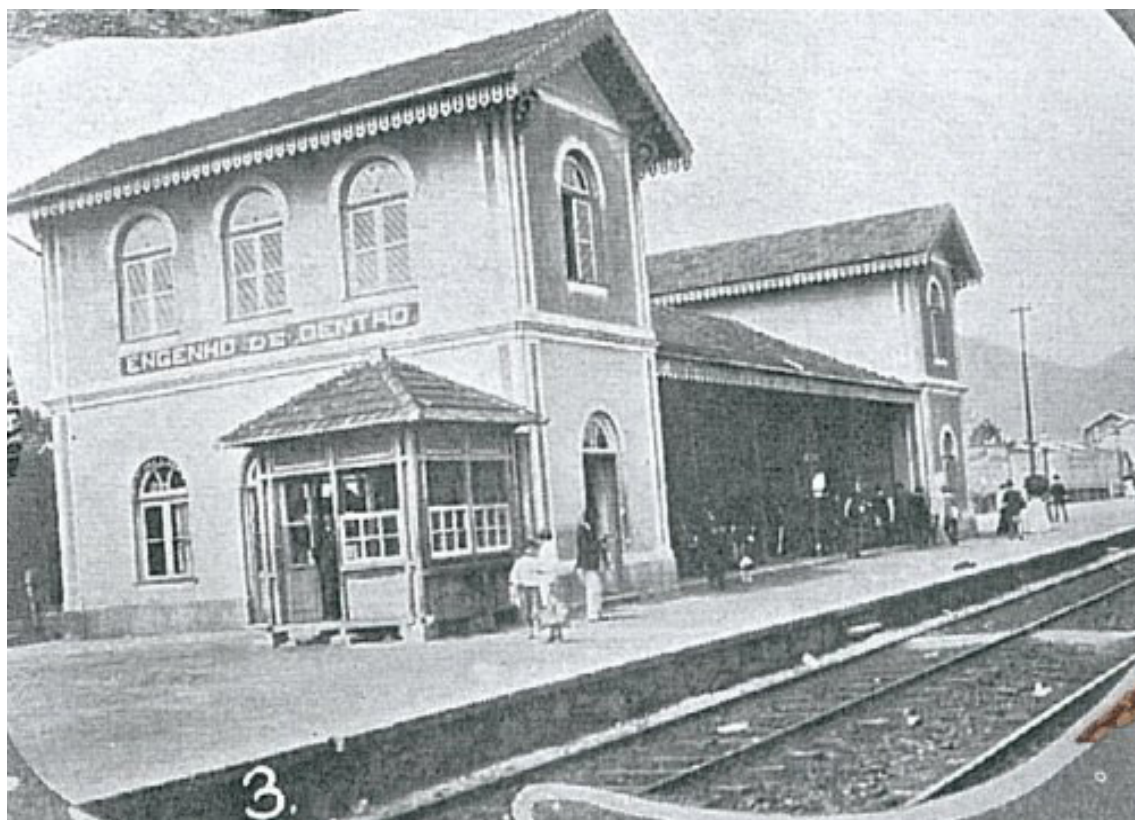
Nas oficinas estavam também incluídos sectores dedicados à fundição de ferro e bronze, carpintaria, pintura, montagem, entre outros. Isto permitiu uma operação de trabalho de construção, montagem e manutenção do material circulante. Lá eram também fabricadas estruturas metálicas de pontes e coberturas assim como ferramentas. À medida que a frota ferroviária aumentou e diversificou, o leque de actividades ampliou, assim como a área das instalações, para permitir que as oficinas continuassem a dar resposta ao crescimento da indústria ferroviária.

Em 1881 era considerado o mais importante complexo industrial do sector ferroviário da América Latina, contando com uma área coberta de 12.825 m². O trabalho lá realizado estendia-se a outras linhas de ferro além da Estrada de Ferro D. Pedro II, não só na manutenção das vias como também no fabrico de carruagens.

Por volta de 1871 surgiu uma edificação para o embarque e desembarque dos trabalhadores e mercadorias em frente ao complexo industrial, mas apenas em 1873 foi inaugurada a estação de Engenho de Dentro. Mais tarde esta estação deixou de conseguir dar resposta ao aumento do fluxo de passageiros e mercadorias, sendo então demolida para dar lugar a outra no mesmo local.

Quando o sistema diesel-elétrico foi aplicado nas locomotivas, as oficinas perderam importância pois não se encontravam preparadas para trabalhar em veículos com este sistema de tracção. Contudo, recuperaram essa relevância ao incluir no complexo industrial a oficina de locomotivas diesel-elétrica.

Por não haver núcleo habitacional naquela zona, a direcção da E.F. Central do Brasil (após a proclamação da república em 1889, a E.F. D. Pedro II foi renomeada) autorizou a construção no terreno das oficinas de pequenas habitações para operários e pessoal técnico. Em 1875 foi construído na área do complexo um hotel que abrigava engenheiros e visitantes.



● Fotografia da primeira estação ferroviária do Engenho de Dentro [10]



● Fotografia aérea da actual estação ferroviária do Engenho de Dentro [11]

Francisco Pereira Passos¹³, enquanto director da E.F.C.B., ordenou a construção de uma escola nos terrenos da oficina, com o intuito de garantir instrução aos filhos dos operários. Além desta, surgiu também a “Escola Prática de Aprendizizes”, anexa ao prédio da oficina, para resolver a falta de mão-de-obra qualificada. No entanto, até 1906 o ensino desta escola não seguiu um método de ensino eficaz para a formação prática. Os aprendizes eram colocados nas oficinas e aprendiam a execução de tarefas através da observação. Surgiu então Silva Freire que, enquanto director interino da oficina, reformulou o curso e criou novas instalações para as aulas práticas destinadas à preparação de operários mecânicos com conhecimento teórico e prático.

A “Escola Profissional Silva Freire” marcou a trajetória do ensino profissional no Brasil. Foi pioneira no ensino industrial de toda a América Latina e uma fórmula a seguir para as escolas industriais criadas posteriormente¹⁴.

A transformação do sistema de tracção dos comboios – vapor para tracção elétrica ocorreu em 1937- gerou a necessidade de modificações nas estações ferroviárias. Segundo Hêlio Suevo Rodriguez, a estação do local de estudo foi adaptada e foi aumentado o número de plataformas de duas para cinco devido ao aumento do número de usuários e de viagens, e num momento seguinte o edifício foi demolido para dar lugar a outro. Contudo, não foi explicado o motivo dessa demolição, visto que a estação teria sido adaptada ao novo sistema de tracção e aumentado o número de plataformas.

Nesta altura um significativo aglomerado urbano à volta da estação do Engenho de Dentro começou a consolidar-se. Hoje em dia a estação constitui uma unidade isolada do complexo e impõe-se como marco de referência. Consiste num enorme pavilhão em estrutura metálica com uma cobertura a vencer um vão de 50m a abrigar as plataformas de passageiros.

13 **Francisco Pereira Passos** - prefeito do Rio de Janeiro entre 1902 e 1906. Estudou em Paris, França, onde assistiu à reforma urbana de Haussman, sendo que mais tarde aplicou a mesma ideia desta intervenção no Rio de Janeiro, destruindo assim grande parte do tecido urbano da época colonial para o alargamento e abertura de novas ruas.

14 RODRIGUEZ, Hêlio Suêvo; *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – o resgate da sua memória*; Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004, p.25

1.2.3 "Desprestígio crescente da estrada de ferro"

Após a 2ª Guerra Mundial verificou-se uma grande evolução tecnológica no sector dos transportes. Contudo, no Brasil as atenções foram dirigidas apenas para os transportes automóvel e aéreo. A construção de vias-férreas exigia um planeamento bem apurado e uma gestão eficiente. Por este motivo e também pelo material exigido, é que a construção de rodovias era muito mais fácil, daí que a partir deste momento ocorra um “desprestígio crescente da estrada de ferro”. Infelizmente são ignoradas as vantagens trazidas pelo comboio, indicando da parte do governo de então uma falta de estratégia territorial. Nos anos 40, o automóvel foi o *pivot* de um intenso processo de reorganização da política pública de transportes no Brasil, que privilegiou a expansão da malha rodoviária em detrimento das vias férreas e da navegação marítima. O “rodoviarismo”¹⁵ na vida brasileira teve início na gestão do presidente Juscelino Kubitschek¹⁶, que pretendia conquistar o mercado internacional para a crescente indústria automóvel, electrodomésticos, siderurgia, etc, deixando assim o comboio num plano secundário. Consequentemente, as vias-férreas e o material circulante foram gradualmente desactivados.

(...) a preservação da história ferroviária é parte da memória de um país, portanto temos a obrigação de recuperá-la para que conhecendo e respeitando os exemplos da nossa história possamos alcançar um grau de desenvolvimento científico e tecnológico com resultados na Cultura e Sociedade Brasileiras.

Por fim, quando falamos em preservação, estamos nos referindo ao registro e documentação de factos que foram e são importados para o desenvolvimento e manutenção de uma cultura propícia, disponibilizando-a ao público que precisa conhecer seu passado para planejar um futuro melhor.¹⁷

Esta situação provocou uma perda de relevância das zonas periféricas, dependentes da actividade ferroviária, o que acentuou as contradições urbanas do Rio de Janeiro, sobretudo quanto à estratificação social do espaço. Anteriormente, com a reforma urbana do prefeito Francisco Pereira Passos, essas contradições já se tinham manifestado,

15 Estradas pavimentadas no Brasil:

1954 - 1.200 km

1989 - 130.000 km

16 **Juscelino Kubitschek** - presidente da república do Brasil entre 1956 e 1961. Ordenou a construção de uma nova capital administrativa no centro geográfico do país, Brasília (projecto da autoria do arquitecto Lúcio Costa), ideia prevista pelas Constituições de 1891, 1934 e 1946, mas que até então ainda não tinha sido implantada. Isto fazia parte da sua política de desenvolvimento e progresso e procurava fomentar as regiões do interior do país.

17 RODRIGUEZ, Hélio Suêvo; *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – o resgate da sua memória*; Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004, p. 10

dado que as intervenções urbanas visavam revitalizar a área central, preparando-a para receber actividades económicas e embelezar os bairros da zona sul, habitada predominantemente por uma classe social mais alta. Enquanto isso, as áreas periféricas onde a população crescia e as indústrias tentavam desenvolver-se continuavam carentes de infra-estruturas públicas, situação que se mantém até hoje.

A intervenção urbana de Pereira Passos provocou a destruição de casas para o alargamento e abertura de ruas e avenidas no centro da cidade, sem a preocupação de realojar esses habitantes, forçando-os a procurar nova moradia longe do seu lugar de trabalho. Esta situação intensificou a ocupação dos morros na área central. A desigualdade na estratificação social do espaço antes mencionada é evidente visto que alguns bairros da zona sul (Copacabana e Ipanema), embora esparsamente povoadas, recebiam infra-estruturas, enquanto que os subúrbios, habitados por classes sociais mais baixas, adensavam-se, sem receber qualquer tipo de equipamento de apoio à população.

1.3 O património ferroviário na cidade

O conceito de património criado nos anos 30 no Brasil era baseado apenas em concepções de arte, história e tradição e estava ancorado na produção da época colonial. A opção por esta época baseou-se na noção de património como constituidor da nacionalidade, visto que a arquitectura barroca erigida pelo colonizador português podia ser encontrada em diversos pontos do país, unificando assim o território e conferindo identidade ao Brasil.

As políticas de protecção do património foram evoluindo, deixando de se focar apenas no período colonial. Contudo, continuavam direccionadas apenas a grandes edifícios históricos e civis.

Em 1976, em São Paulo, foi criado o Programa de Preservação e Revitalização do Património Ambiental Urbano, que procurava a preservação do traçado urbano histórico. O conceito brasileiro “património ambiental urbano” não contempla valores relacionados com a Natureza, mas sim características sociais, culturais e mesmo afectivas de determinado meio físico. O passado é visto como “objecto de apropriação do presente de forma a permitir conhecimento, uso e produção”¹⁸.

Apenas na década seguinte é que no resto do país começaram discussões relativas à intervenção no património focada na revitalização urbana e a importância da memória na vida da cidade. Os centros urbanos eram seleccionados por documentarem processos históricos, económicos e sociais da cidade.

Assim, na década de 80, começa a ser difundido o tema de cidade enquanto património que possibilita a recuperação da identidade cultural de um povo.

Neste sentido, a Arquitectura é abordada um “testemunho excepcional na formação da memória histórica dos povos e na formação da identidade. Ela é um testemunho sedimentado e acumulado dos modos de vida e do homem, não só daqueles que a conceberam na origem, mas também dos que ali viveram através dos tempos e lhes conferiram novos usos e significados”¹⁹.

O panorama político desta época foi favorável. Na América Latina, os anos 70 e 80 foram

18 RIBEIRO, Sandra Bernardes; *Brasília memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural*; Annabluma, São Paulo, 2005, p.65

19 TRENTIN, Patrícia; *O Patrimônio Cultural Edificado e sua Gestão: A preservação e conservação do patrimônio histórico na cidade moderna*; 2005 (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.012/1660>)

marcados por um movimento de redemocratização, pondo fim às ditaduras militares. No Brasil, a ditadura acabou em 1985, dando espaço a uma renovação de valores, o que possibilitou a participação da população no processo de gestão do património. Além das discussões sobre a produção arquitectónica do período pós-Brasília, ocorreram também debates sobre o património e o uso dos “lugares da memória”. Um novo caminho de investigação foi aberto com o fortalecimento dos programas de ensino superior, com destaque para a FAU-USP, EESC-USP, UFBA, UFRJ, UFRGS e as PUC do Rio de Janeiro e Campinas, que produziram estudos sobre a história da arquitectura e urbanismo. Estes foram anos de grande produção discursiva sobre a protecção do património e a redefinição do valor histórico²⁰.

O reconhecimento de que cada área da cidade tem a sua própria identidade ambiental, cultural e mesmo afectiva, levou ao desenvolvimento de propostas específicas para as diferentes áreas chamados Projetos de Estruturação Urbana (PEU). A consciência da necessidade de recuperar a identidade cultural de cada área da cidade materializou-se através da “preservação ambiental”²¹ de várias áreas apoiada em instrumentos federais e estaduais de classificação de património.

Neste contexto, o Ministério dos Transportes cria nesta década um programa de preservação da memória dos transportes no Brasil, chamado PRESERVE, tendo como objectivo preservar os bens históricos e representativos dos sectores ferroviário, aéreo, marítimo e rodoviário de modo a salvaguardar a história dos mesmos. Este programa contava com a criação de um museu dos transportes que seria sediado em Brasília. Contudo, o quadro político e económico impediu o projecto para a criação do museu e o programa foi perdendo força. Apesar do sector ferroviário ter perdido a importância que tinha conhecido no passado, a ideia de um museu dedicado a este ramo dos transportes ganhou uma adesão intensa. Assim, a RFFSA assumiu o controlo do programa e o PRESERVE dá lugar ao PRESERFE (Projeto de Preservação do Património Histórico Ferroviário).

Foi assim que a 26 de Janeiro de 1984 foi inaugurado o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, “Museu do Trem”, no Engenho de Dentro,

20 NASCIMENTO, Flávia Brito; *Blocos de Memórias: Habitação social, arquitetura moderna e patrimônio cultural*; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado em Architectura e Urbanismo, São Paulo, 2011, p.94

21 A “**preservação ambiental**” é um instrumento pelo qual se mantém a estrutura física de um trecho do tecido urbano, revitalizando ao mesmo tempo as actividades que se desenvolvem nesse espaço. Os bens preservados numa “Área de Preservação Ambiental” são aqueles que têm importância para a ambiência e identidade cultural da área, sejam parte de um conjunto de bens de valor cultural que possam ser exemplo da morfologia típica, testemunho das várias etapas da evolução urbana ou um bem de valor afectivo ou histórico da comunidade.



- Placa da inauguração do museu, encontrada na entrada do mesmo [12]

nas oficinas de pintura do antigo complexo industrial inaugurado no século XIX.

O programa cultural do museu não se restringia apenas às peças em exposição, mas também eram desenvolvidas actividades educativas, culturais e lúdicas com a intenção de promover a integração do museu na comunidade.

Apesar da adesão ao museu e o apoio ao património ligado ao caminho-de-ferro, o complexo de oficinas de Engenho de Dentro foi perdendo importância devido à decadência do sector ferroviário no Brasil, até à sua completa desactivação na década de 90.

No entanto, todo o conjunto, incluindo o museu e a estação, foram classificados património histórico do município. Este foi um processo que teve início em 1992, mas foi oficializado apenas em 1996. Após a oficialização por parte do município é feito o pedido ao IPHAN. Este processo foi demorado e passou por modificações. Inicialmente visava apenas as peças em exposição, sendo mais tarde incluídos também os bens arquitectónicos que abrigavam o acervo móvel. Com o valor arquitectónico das oficinas também reconhecido, chegou-se à actual classificação do edifício do “Museu do Trem”.

Na década de 90, o prefeito César Maia deu início ao seu mandato, começando assim um período de diversas obras na cidade e elaboração de planos de desenvolvimento urbano, inspirado no Plano Estratégico de Barcelona em ocasião dos Jogos Olímpicos que se realizaram nesta cidade em 1992. O objectivo seria preparar a futura candidatura da cidade para os Jogos Olímpicos, o que se veio a tornar realidade. Esta e a candidatura para os Jogos Pan-Americanos de 2007 orientaram o planeamento da cidade carioca.

Neste contexto, o terreno das oficinas foi cedido pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos ao Comitê Olímpico Brasileiro em 1999, por decreto do governador de então, para a criação de um Centro Olímpico de Desenvolvimento de Talentos. O projecto de lei onde esta concessão era feita indicava o uso do complexo para o Centro Olímpico, utilizando e preservando todos os edifícios existentes. O projecto para o Centro Olímpico foi da autoria do arquitecto Sérgio Dias, no entanto não é realizado.

Em Agosto de 2002 a cidade foi eleita para receber os Jogos Pan-Americanos de 2007, e em 2004, o prefeito César Maia revogou a classificação patrimonial de parte do complexo de oficinas do Engenho de Dentro, permitindo a demolição da maioria das oficinas do conjunto. Esta medida foi tomada para permitir a construção do estádio olímpico Nilton dos Santos naquele lugar. Assim, grande maioria das oficinas do complexo industrial foi demolida para abrir espaço para a implantação deste equipamento



- Fotografia aérea do Engenho de Dentro onde é possível ver o confronto de escalas entre o estádio e a envolvente [13]

desportivo, que além de não permitir o usufruto da população residente no Engenho de Dentro (o programa não contempla áreas de uso público), foi substituir edifícios de valor patrimonial, instrumentos de memória do passado daquele lugar.

Em 2007 o museu foi fechado, devido à necessidade de obras na cobertura do estádio olímpico, e reaberto em 2013 com o nome Casa do Património Ferroviário do Rio de Janeiro. Neste período a administração do museu passou da RFFSA para o IPHAN. Após a reabertura do museu, a procura diminuiu bastante.

O valor da herança cultural do complexo para o Engenho de Dentro e para a cidade do Rio de Janeiro parece ter-se perdido na memória da população.

Hoje em dia, com o estádio olímpico no lugar das antigas oficinas, os prédios que sobreviveram correspondem apenas ao museu, os edifícios da Praça do Trem e da Nave do Conhecimento Olímpico.

2. *Genius Loci*

No capítulo anterior foi estudado o desenvolvimento urbano do Engenho de Dentro, desde a sua génese até aos dias de hoje. É evidente que o sector dos transportes ferroviários teve um papel decisivo nesse desenvolvimento e portanto o património relacionado com os caminhos- -de-ferro é um factor fundamental na caracterização daquele lugar.

O trabalho apresentado neste capítulo aborda a importância do carácter do lugar e a necessidade do Homem de atribuir significados aos espaços que habita. Por outro lado, quais são as consequências quando o Homem toma uma acção destrutiva em relação aos elementos que determinam a “atmosfera” do lugar, ou por outras palavras, o seu *genius loci*.

2.1 Carácter – elementos que determinam a essência do lugar

A cidade, manifestação física da produção humana no espaço, forma a sua identidade recorrendo à memória. Esta, por sua vez, expressa-se, em parte, no património arquitectónico. Sem este, a identidade do lugar e também daqueles que o habitam não é capaz de resistir à acção do tempo. Segundo Maurice Halbwachs, “é na sociedade que as pessoas normalmente adquirem as suas memórias. É também na sociedade que reconhecem, lembram e localizam as suas memórias”²³. Neste sentido, a cidade não deve ser vista apenas como uma organização da sociedade concentrada e integrada, mas também como o cenário físico dessa sociedade, na medida em que corresponde a uma organização social e contém informações sobre o seu modo de viver, o qual é impossível de ser reproduzido num estirador, sendo necessário estar presente no espaço para o conhecer.

A proximidade espacial cria relações sociais entre os membros de um lugar. Estes formam uma pequena sociedade pois habitam a mesma área e embora esta não seja a única condição necessária para a criação destes grupos, é essencial. Esses grupos são unidos por uma identidade comum, que se exprime, pela substância, forma, textura e cor dos espaços, determinando assim o carácter do lugar. Assim, o carácter ou a essência do lugar é determinada por como as coisas são.

É importante distinguir dois conceitos antes mencionados: espaço e carácter. Enquanto que o primeiro exprime a organização tridimensional dos elementos que constituem o lugar, o outro exprime a atmosfera geral, que é a propriedade mais esclarecedora de qualquer lugar. Ambos os conceitos são dependentes um do outro. Organizações espaciais semelhantes podem possuir diferentes características de acordo com o tratamento que é dado aos elementos definidores do espaço.

Segundo Christian Norberg-Schulz, quando uma cidade nos agrada devido ao seu carácter distinto, deve-se normalmente ao facto de que a maioria dos seus edifícios estão relacionados com a terra e o céu da mesma maneira; parecem expressar uma forma de viver comum, uma maneira de ser comum. Assim, constituem o *genius loci* que permite uma identificação humana²⁴.

23 HALBWACHS, Maurice; *Space and the Collective Memory*, in HALBWACHS, Maurice; *The Collective Memory*; 1950 (https://is.muni.cz/el/1423/podzim2015/SOC571/um/59556777/Halbwachs_Space_and_the_collective_memory.pdf)

24 NORBERG-SCHULZ, Christian; *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*; Rizzoli, Nova Iorque, 1980, p. 63/65



● Fotografia de Berlim após os confrontos da 2ª Guerra Mundial [14]

2.2 Identificação – relação do Homem com o lugar

Quando o Homem habita um lugar, encontra-se localizado no espaço e exposto a uma certa atmosfera ou “carácter ambiental”. Relacionado a isto estão duas funções psicológicas, a “orientação” (localização no espaço) e a “identificação” (carácter do lugar), ambas fundamentais para a base existencial do Homem. Enquanto a primeira permite-lhe saber onde se encontra, a outra possibilita que se identifique com o contexto. Este não se deve limitar a uma estrutura espacial que facilite a orientação, mas também deve conter em si objectos concretos de identificação.

O arquitecto naturalizado americano, Gerhard Kallmann, nascido na Alemanha, contou a história de quando voltou a Berlim, sua cidade-natal, após a Segunda Guerra Mundial. Como seria de esperar, após os conflitos que puseram fim à guerra, a capital alemã encontrava-se devastada, incluindo a casa onde este arquitecto tinha crescido. Isto fez com que se sentisse “perdido”, até que subitamente reconheceu o pavimento típico do passeio: o local onde tinha brincado enquanto criança, sentindo assim um forte sentido de ter regressado ao seu lar²⁵. Aqui, o típico pavimento daquele passeio em Berlim era um objecto de identificação para Kallmann da mesma forma que os “galpões” do Engenho de Dentro o são para os seus habitantes, e a sua destruição provoca uma ruptura no lugar na medida em que o despoja de significados, necessidade humana fundamental.

Esta necessidade humana de atribuir significados aos lugares que habita é frequentemente expressa com a construção de monumentos. A palavra monumento (do latim *monumentum*) surge da palavra *monere*, que significa advertir, recordar ou aquilo que interpela a memória. Assim, o monumento é um “artefacto edificado por uma comunidade de indivíduos para se recordarem, ou fazer recordar a gerações futuras, acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças. A especificidade do monumento prende-se então, precisamente, com o seu modo de acção sobre a memória. Não só ele a trabalha, como também a mobiliza pela mediação da afectividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar à maneira do presente. Esse passado não é um passado qualquer: foi localizado e seleccionado na medida em que pode contribuir para manter e preservar a identidade de uma comunidade, étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar. Tanto para os que o edificam, como para aqueles que dele recebem as advertências, o monumento é uma defesa contra o trauma da existência, um dispositivo de segurança. O monumento assegura, sossega, tranquiliza, ao conjurar o ser do tempo. Desafio à entropia, à acção dissolvente que o tempo exerce sobre todas as coisas naturais e

25 NORBERG-SCHULZ, Christian; *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*; Rizzoli, Nova Iorque, 1980, p. 21

artificiais”²⁶. Neste sentido, a essência do monumento está na relação com o passado, ou seja, com a memória. A sua função de invocar determinado momento do passado surge da vontade de uma comunidade de preservar a sua identidade.

Também os edifícios, conjuntos urbanos e mesmo logradouros públicos são considerados bens culturais quando representam uma época ou um ciclo económico, personalizam e qualificam o espaço tornando-se pontos de orientação da paisagem urbana. A cultura é determinada pelo conhecimento, informação e educação formadora da identidade de um povo, o seu conjunto de crenças e modos de vida. É dinâmica pois encontra-se em constante transformação e a sua existência mantém-se sempre presente.

Por outro lado, o fenómeno da globalização actua em termos de padronização, sobrepondo-se aos interesses sociais, humanitários e nacionais. Nessa vontade de padronizar e homogeneizar corre-se o risco de destruir características e elementos próprios que diferenciam povos e comunidades. Todos os povos têm particularidades, seus espaços, suas formas de interagir com outros povos, com a Natureza e com o seu entorno. Isso é cultura e é fundamental preservar de forma activa essa sensação de pertencer. Neste sentido, o conceito de património cultural não pode ser restrito ao monumento, pois chega até ao fragmento.

Por isso, qualquer lugar só possui significado quando é capaz de representar ou satisfazer, além de um só homem, uma grande parte da sociedade que dela se utiliza.

Vemos então que construir cidades e edifícios práticos não é suficiente. A existencialidade da Arquitectura acontece quando a “totalidade do carácter de um lugar é tornada visível”²⁷, ou seja, quando se concretiza o seu *genius loci*. O acto básico desta disciplina é compreender a “vocação” do lugar, pois caso o Homem se esqueça que é uma parte integral do contexto que habita, segue-se a alienação humana e a ruptura do lugar e da sua essência. Isto porque os espaços adquirem valores histórico-documentais, assim como outros de maior dificuldade mensurável – afectivos, sociais, rituais e consuetudinários – de grande importância para os seus usuários. Ao desconsiderar esta dimensão subjectiva corre-se o risco de comprometer a saúde cultural e psíquica dos moradores da cidade; cria-se um vazio, um não-espaço que acaba por contagiar o entorno, desconfigurando-o. A alienação deve-se à perda de identificação com as coisas naturais e construídas que constituem o lugar, sendo portanto a raiz da “perda do lugar”.

26 CHOAY, Françoise; *Alegoria do Património*; Edições 70, Lisboa, 2015, p. 17

27 Susanne Langer in NORBERG-SCHULZ, Christian; *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*; Rizzoli, Nova Iorque, 1980, p. 23

A esta rejeição ao entendimento do *genius loci* Fernando Távora chama “delapidação”. Segundo ele, a delapidação é um “processo de criação de formas desprovidas de eficiência e beleza, de utilidade e de sentido, de formas sem raízes, verdadeiros nado-mortos que nada acrescentam ao espaço organizado ou o perturbam com a sua existência”²⁸. Isto afecta a cultura pois não cria valores com significado ou, pior ainda, destrói os valores existentes. Não a prolonga, serve ou enriquece mas antes desvaloriza o ambiente físico e desfigura os múltiplos aspectos da sua existência.

28 TÁVORA, Fernando; *Da Organização do Espaço*; FAUP Publicações, Porto, 2008, p. 27



- Fotografia aérea de Boston onde é possível ver o confronto de escalas entre os arranha-céus e os edifícios da zona histórica [15]

2.3 Permanência/Transformação – acção do Homem no lugar

Considerando quais os elementos que determinam o carácter do lugar e a importância da relação do Homem com o lugar que habita, surge a problemática da intervenção arquitectónica no espaço qualificado. O propósito existencial de um edifício deve ser portanto preservar o *genius loci* do lugar e revelar os seus potenciais significados. Isto porque a estrutura de um lugar não é estática, não se encontra num estado fixo ou eterno. Por regra, os lugares transformam-se, mas isto não significa necessariamente que o seu *genius loci* mude ou que fique perdido. O conceito de organização do espaço pressupõe que o lugar mantenha a sua identidade durante um período de tempo relativamente comprido – *stabilita loci*²⁹.

Assim, a organização do espaço deve ter em conta a participação dos agentes do espaço, podendo ser feita de duas formas: participação horizontal (feita entre homens da mesma época) e participação vertical (feita entre homens de diferentes gerações). Para que haja harmonia no espaço organizado é necessário transformar a participação em colaboração, o que implica continuidade, compreensão e respeito mútuos. Aqui a ideia de preservar não pode estar alicerçada numa visão nostálgica do passado nem de renúncia ao presente e futuro. Preservar deve ser visto como um instrumento de qualificação do passado. Este não deve ser actualizado pelo recurso ao “pastiche”, mas antes ser defendido com uma atitude construtiva, reconhecendo a necessidade que dele temos, aceitando a sua actualização e fazendo-o acompanhar de obras contemporâneas.

Neste sentido surge o conceito de continuidade, na medida em que se aceita os diversos elementos do lugar que herdamos e actuando sobre estes, transforma-se mas não se destrói os padrões e regras que outros estabeleceram antes de nós. O património arquitectónico deve ser entendido como uma colecção de experiências culturais, que não devem ser perdidas, mas manterem-se presentes enquanto possibilidades para uso do Homem. A memória do lugar é construída pela sobreposição de diferentes gerações de uma sociedade, sendo possível ler no espaço da cidade (o cenário dessa sociedade) as diferentes fases geracionais, resultando assim numa comunidade em que o fenómeno do tempo está sempre presente. “Arquitectura deve aceitar a continuidade como regra”³⁰.

As intenções económicas, sociais, políticas e culturais quanto ao planeamento

29 NORBERG-SCHULZ, Christian; *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*; Rizzoli, Nova Iorque, 1980, p. 18

30 MONEO, Rafael; Rafael Moneo: *Remarks on 21 works*; The Monacelli Press, Nova Iorque, 2010, p. 169

urbano devem ser concretizadas de modo a manter o *genius loci*, sob o risco de o lugar perder a sua identidade. Norberg-Schulz dá o exemplo de Boston³¹. Esta cidade norte-americana antes tinha sido um denso aglomerado com construções relativamente pequenas na península entre o porto e o rio Charles com uma qualidade arquitectónica de uma forma geral bastante alta e a atmosfera do lugar era caracterizada por temas locais significativos. Mais tarde, grande parte do tecido urbano foi demolido e substituído por “super-edifícios” dispersos. Como resultado disto, Boston apresenta-se hoje em dia como uma cidade híbrida, com as zonas antigas como Beacon Hill a fazer os novos edifícios parecerem desumanos e ridículos e a terem um efeito devastador sobre a atmosfera dos lugares históricos, não só pela sua escala mas também pela sua falta de carácter arquitectónico.

As cidades devem por isso ser tratadas como “lugares individuais” em vez de espaços abstractos onde as forças da economia e da política podem agir de livre vontade. Respeitar o *genius loci* significa determinar a identidade do lugar e manter essa identidade sem ter receio de interpretá-lo de novas maneiras.

Os vários aspectos do lugar devem ser preservados até certo ponto. Sendo que são objectos da “orientação” e da “identificação” do Homem, aquilo que deve ser respeitado são as suas propriedades estruturais primárias, como por exemplo o tipo de assentamento, uma forma de construir e os temas característicos. Se estas forem respeitadas, a essência do lugar não ficará perdida. Esta discussão aproxima-nos da questão da permanência e da transformação. Como é que um lugar preserva a sua identidade sob a pressão das forças históricas e se adapta às diferentes necessidades da vida pública e privada? A identidade humana pressupõe a identidade do lugar, portanto a *stabilitas loci* é uma necessidade humana básica. O desenvolvimento da identidade individual e social é um processo lento, incapaz de ocorrer num ambiente em constante mutação. “A arquitectura constitui um testemunho excepcional na formação da memória histórica dos povos e na formação da identidade. Ela é um testemunho sedimentado e acumulado dos modos de vida do homem, não só daqueles que a conceberam na origem, mas também dos que ali viveram através dos tempos e lhes conferiram novos usos e significados”³².

O problema da “permanência e transformação” pode ter como resposta “tema e variação”. Um tema é uma forma simbólica que incorpora significados existenciais, sendo por natureza circunstancial e geral. Isto permite uma expressão de uma identidade

32 TRENTIN, Patrícia; *O Patrimônio Cultural Edificado e sua Gestão: A preservação e conservação do patrimônio histórico na cidade moderna*; 2005 (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.012/1660>)

individual dentro de um sistema de significados comuns - variação -, conservando assim o carácter do lugar sem fazer dele um “casaco-de-forças”. Para tal, é necessário compreender o lugar para poder então participar nele de forma a contribuir para a sua história.

*A expressão “organizar o espaço”, à escala do homem, tem para nós um sentido diferente daquele que poderia ter, por exemplo, a expressão “ocupar espaço”. Vemos na palavra “organizar” um desejo, uma manifestação de vontade, um sentido, que a palavra “ocupar” não possui e daí que usemos a expressão “organização do espaço” pressupondo sempre que por detrás dela está o homem ser inteligente e artista por natureza, donde resultará que o espaço ocupado pelo homem tende sempre para, caminha sempre no sentido de, tem como fim, a criação de harmonia do espaço, considerando que harmonia é a palavra que traduz exactamente equilíbrio, jogo exacto de consciência e de sensibilidade, integração hierarquizada e correcta de factores.*³³

Em espaço organizado, o caos (ausência de harmonia) manifesta-se de várias formas. Uma delas é a falta de estima pelo passado que a comunidade herdou dos seus antecessores, expressa pela alteração irreflectida ou destruição do património arquitectónico. Isto revela uma falta de consideração pelas qualidades do lugar e ignorância do sistema de relações existente entre arquitectura e a circunstância que a envolve. Esta falta de harmonia no espaço é também resultado de um receio de transformar e melhorar os aspectos negativos da sua circunstância.

Assim sendo, é fundamental não obedecer passivamente à circunstância, visto que esta pode apresentar aspectos negativos, que devem ser combatidos sob o risco de os cultivar. Por isso, é necessário tomar uma atitude ao intervir no lugar, ou seja, criar um critério, pois ao serem criadas formas, são também criadas circunstâncias que poderão agravar esses aspectos negativos ou melhorá-los. "O espaço organizado não é apenas condicionado mas é também condicionante"³⁴.

*A obtenção da harmonia do espaço organizado, resultante afinal da harmonia do homem consigo próprio, com o seu semelhante e com a natureza, será longa e difícil, mas porque a consciência da sua necessidade deverá sobrepor-se a todos os obstáculos, ela deverá constituir um dos mais destacados objectivos do homem contemporâneo.*³⁵

33 TÁVORA, Fernando; *Da Organização do Espaço*; FAUP Publicações, Porto, 2008, p. 14

34 *idem*, p. 23

35 *idem*, p. 46

3. Projecto para a Casa do Património Ferroviário do Rio de Janeiro

3. Projecto para a Casa do Património Ferroviário do Rio de Janeiro

Este trabalho teve início com um estágio no escritório Oficina de Arquitetos, no Rio de Janeiro, entre Outubro de 2014 e Julho de 2015. O escritório foi fundado em 2000 e é composto actualmente pelos arquitectos Ana Paula Polizzo e Gustavo Martins. Estudaram na Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense e a actividade profissional de ambos estende-se ao ensino, leccionando em várias faculdades de arquitectura do Rio de Janeiro e Niterói.

Este projecto surgiu em concurso público promovido pelo IPHAN, a quem pertence a gestão do CPFRJ e tem vindo a ser desenvolvido pelo escritório desde Maio de 2015. A proposta engloba a reabilitação dos edifícios existentes, o Bloco A (actual espaço do museu), o Bloco B (ruína) e o Bloco C (antiga cabine de sinalização) e um projecto para um novo edifício que permita a expansão da área de exposição. O actual estado de degradação do Bloco A, antiga oficina de pintura, põe em risco as peças expostas, assim como os usuários e funcionários, daí a necessidade de uma intervenção. Actualmente o acervo encontra-se dividido entre estas instalações e a Estação Barão de Mauá. A vontade de reunir num único local as peças mais importantes justifica o pedido para a construção de um novo espaço. Hoje em dia o museu abriga apenas quatro locomotivas e duas carruagens, sendo que no exterior pode ser encontrado mais material circulante que, devido à exposição ao calor e à chuva, encontra-se bastante danificado. Assim, o novo edifício permitirá albergar num único local os exemplares mais importantes do património ferroviário móvel do Rio de Janeiro, além de dar uma nova imagem à instituição.

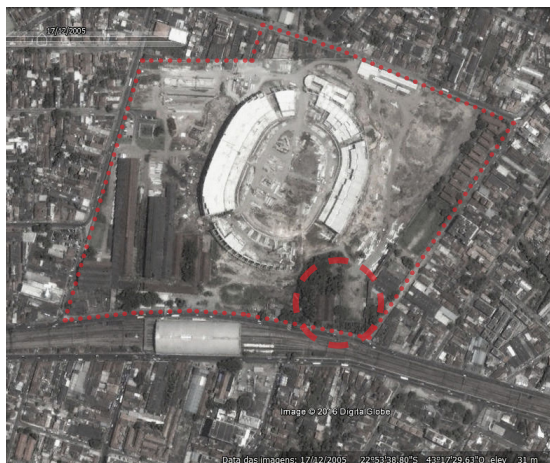
Desenvolvimento do quarteirão do complexo industrial ferroviário 2003 - 2016 [16]



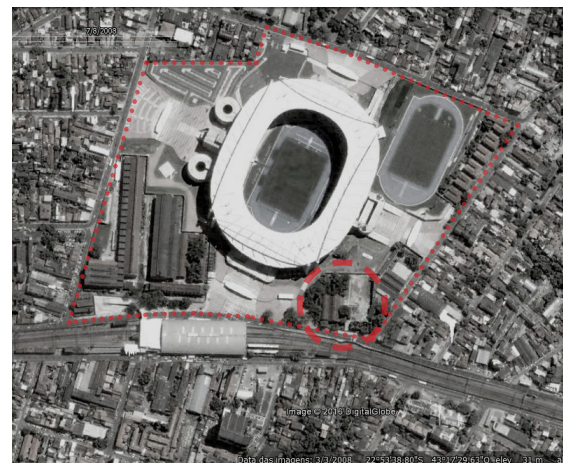
2003



2004



2005



2008



2015



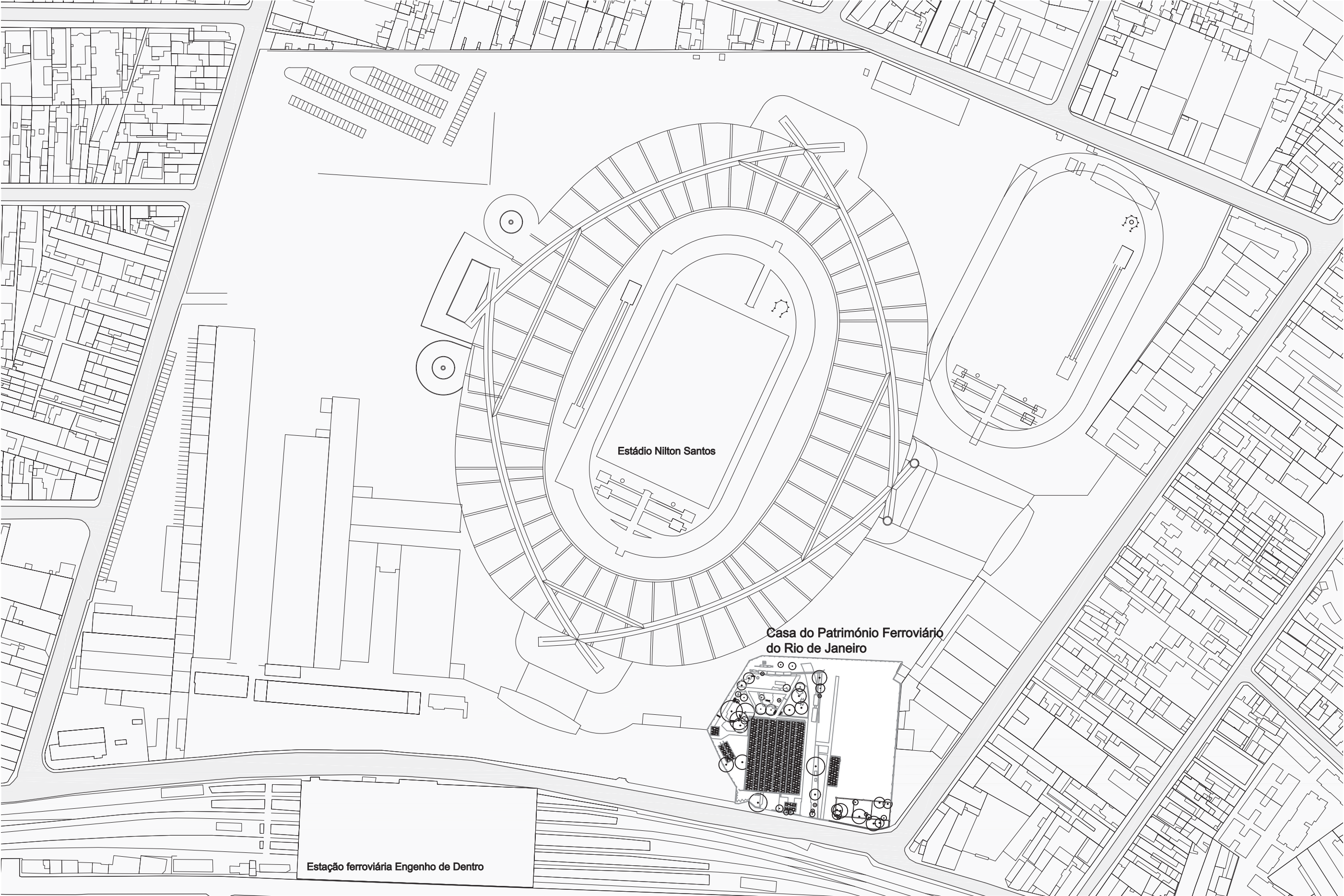
2016

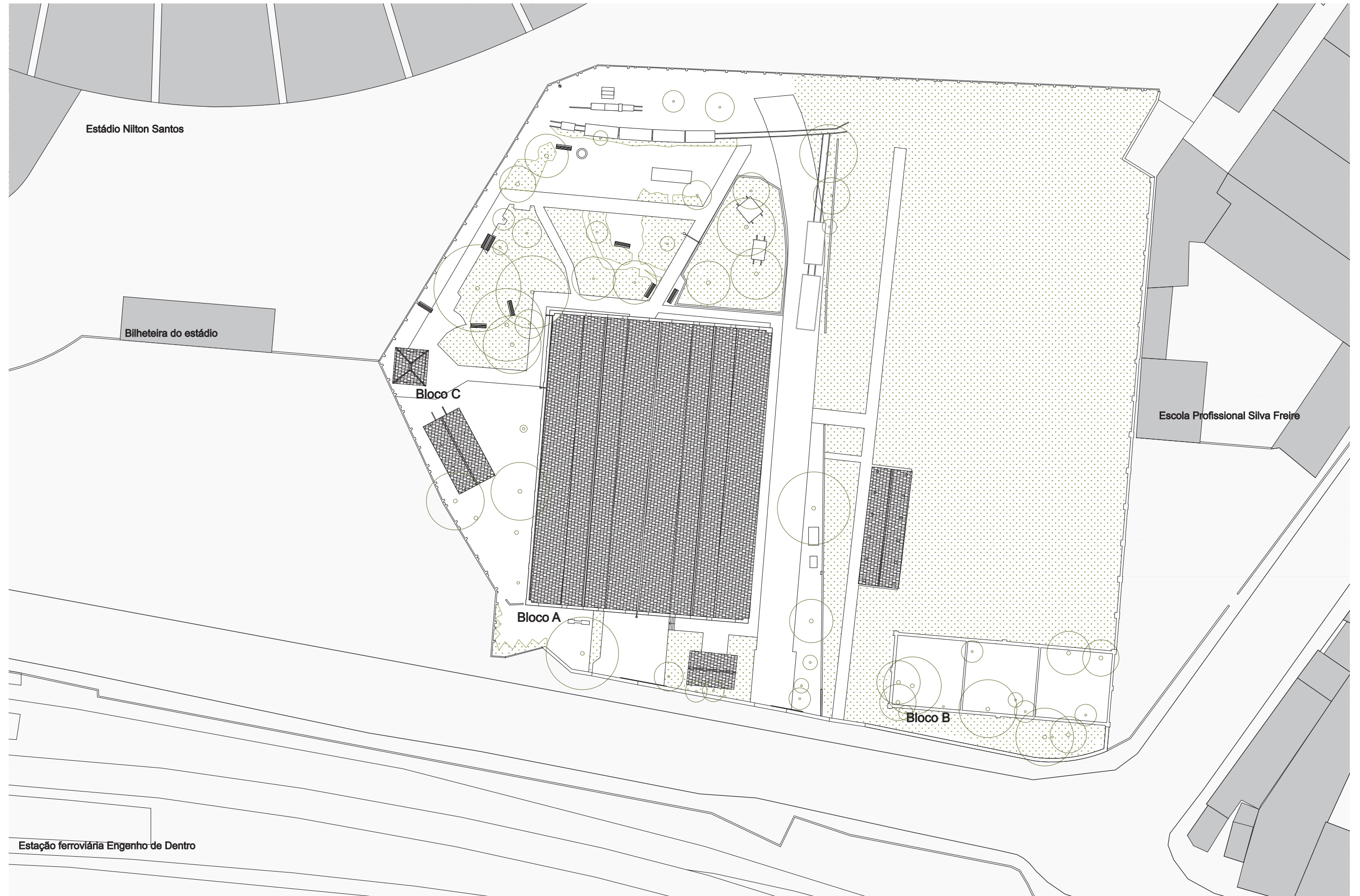


Perímetro do antigo complexo industrial ferroviário do Engenho de Dentro

Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (local de intervenção)

3.1 Análise da situação préexistente





3.1.1 Levantamento fotográfico

Levantamento Fotográfico do Conjunto



[19]



[20]



[21]



[22]



[23]



[24]



[25]



[26]



[27]



[28]

Levantamento Fotográfico do Bloco A (actual museu)



[29]



[30]



[31]



[32]



[33]



[34]



[35]



[36]



[37]



[38]



[39]



[40]

Levantamento Fotográfico do Bloco A (actual museu)



[41]



[42]



[43]



[44]



[45]



[46]



[47]



[48]



[49]



[50]



[51]

Levantamento Fotográfico do Bloco B (ruína)



[52]



[53]



[54]



[55]



[56]



[57]



[58]



[59]



[60]



[61]

Levantamento Fotográfico do Bloco C (antiga cabine de sinalização)



[62]



[63]



[64]



[65]



[66]



[67]



[68]



[69]



[70]



[71]



[72]

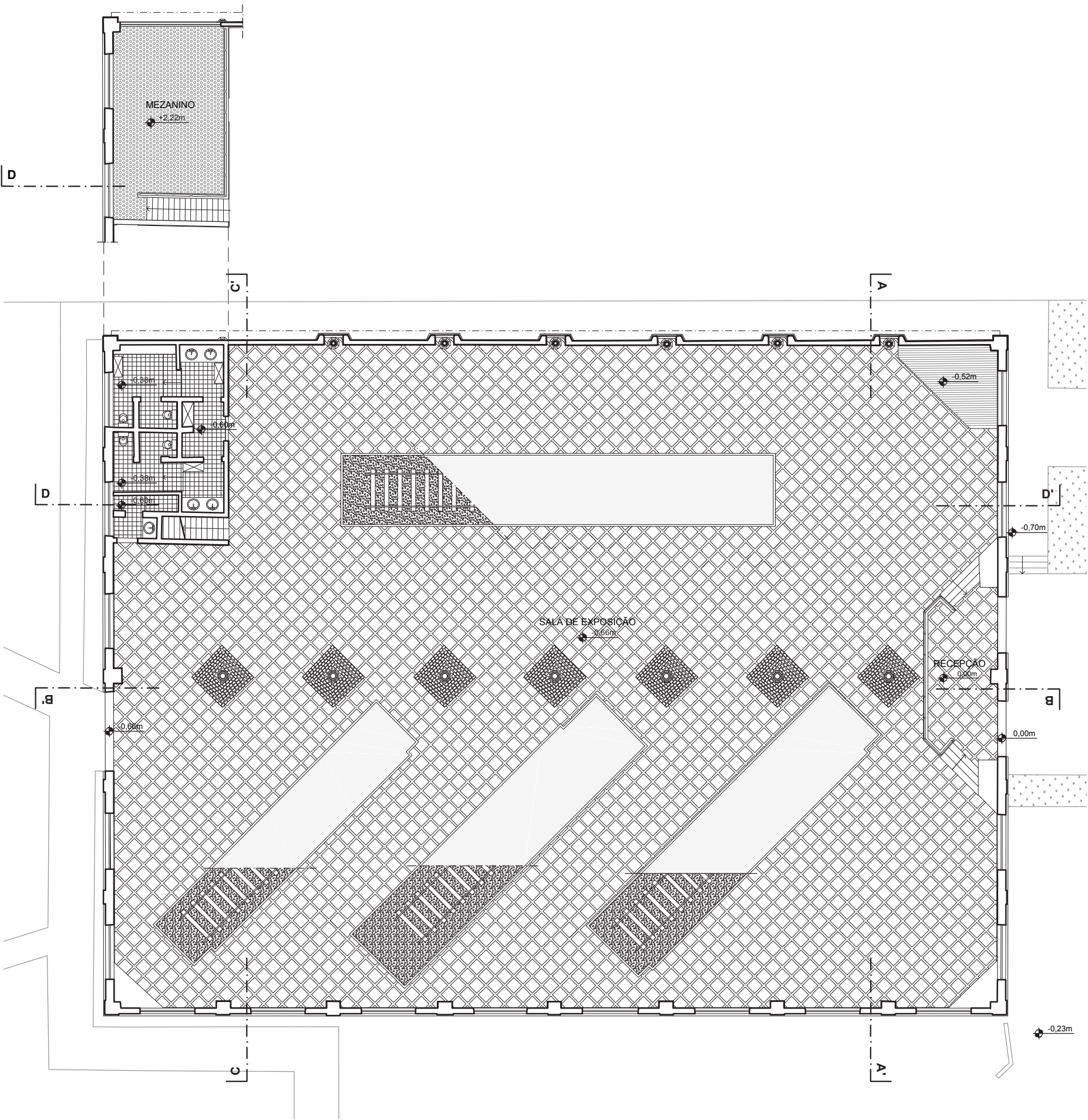
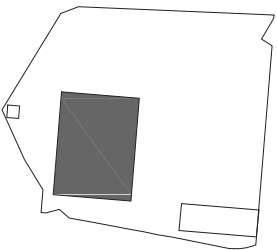


[73]

3.1.2 Levantamento da preexistência



Planta
Escala 1:200



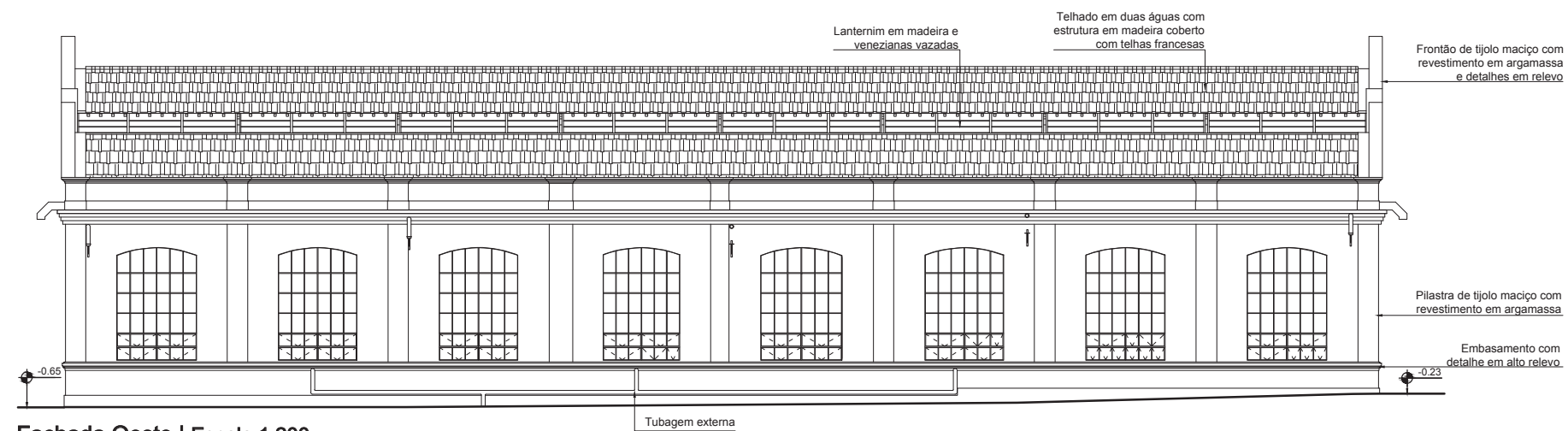
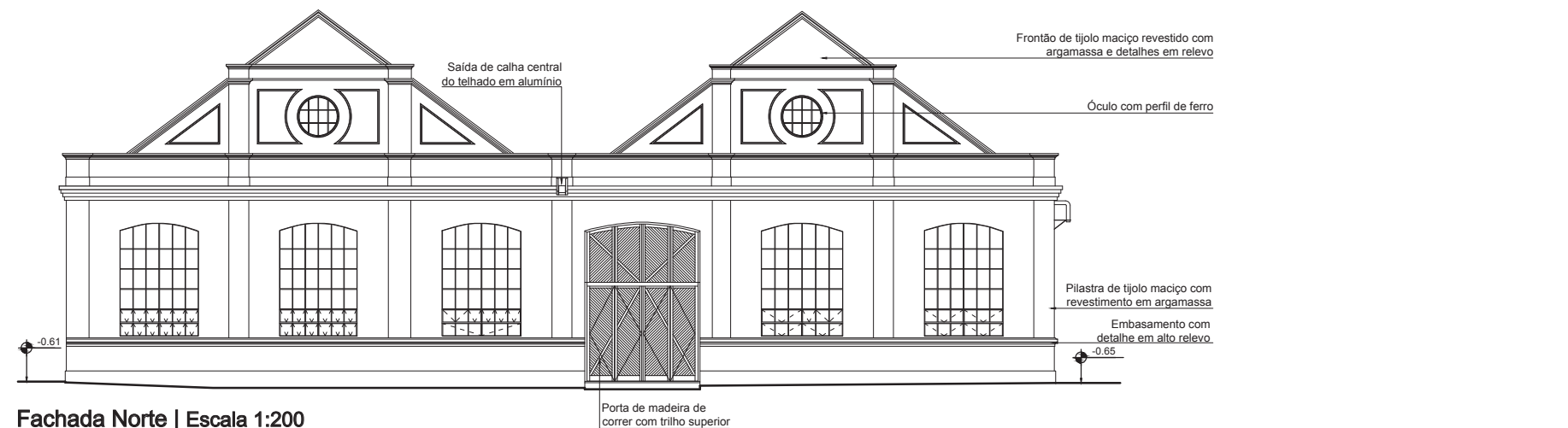
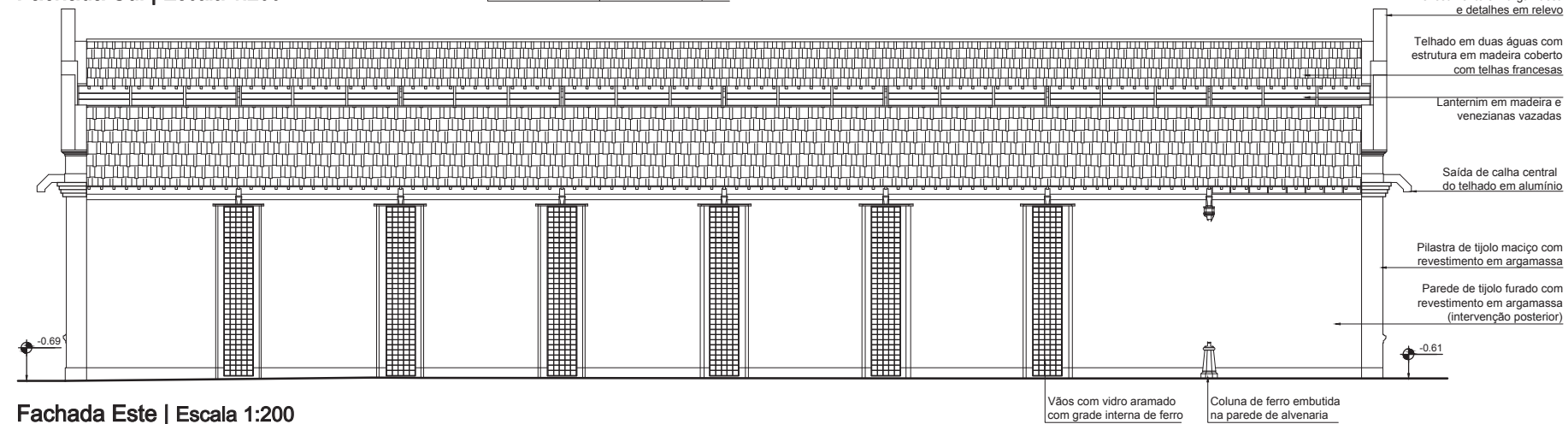
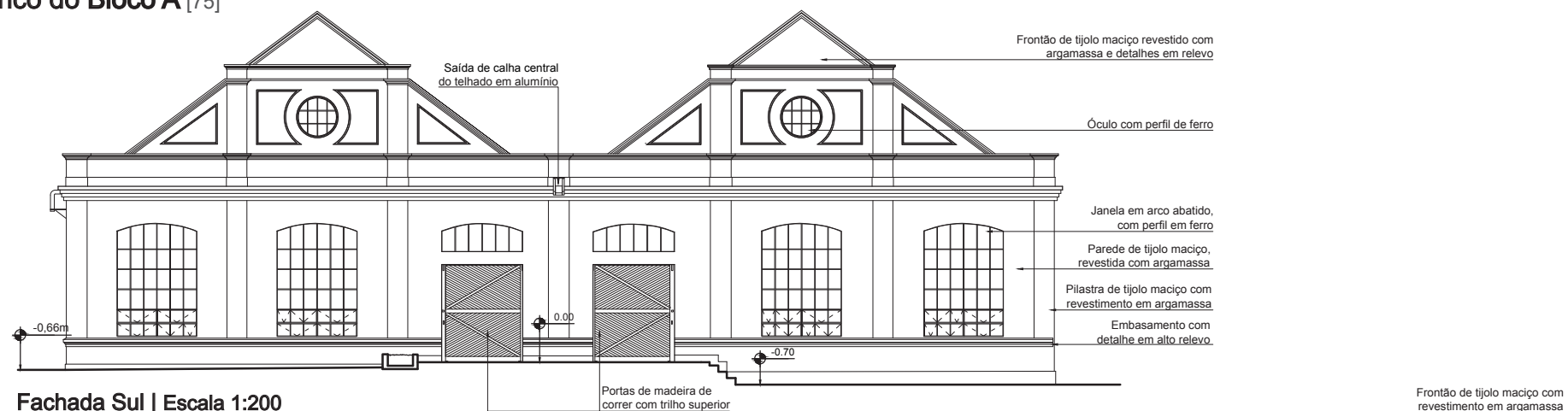
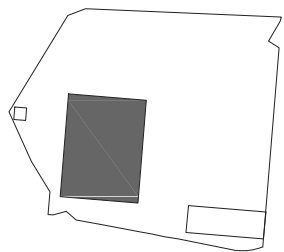
Área bruta = 1233.5 m²

Sala de exposição
Área = 1143.5 m²
Pé-direito = 5.70 m²

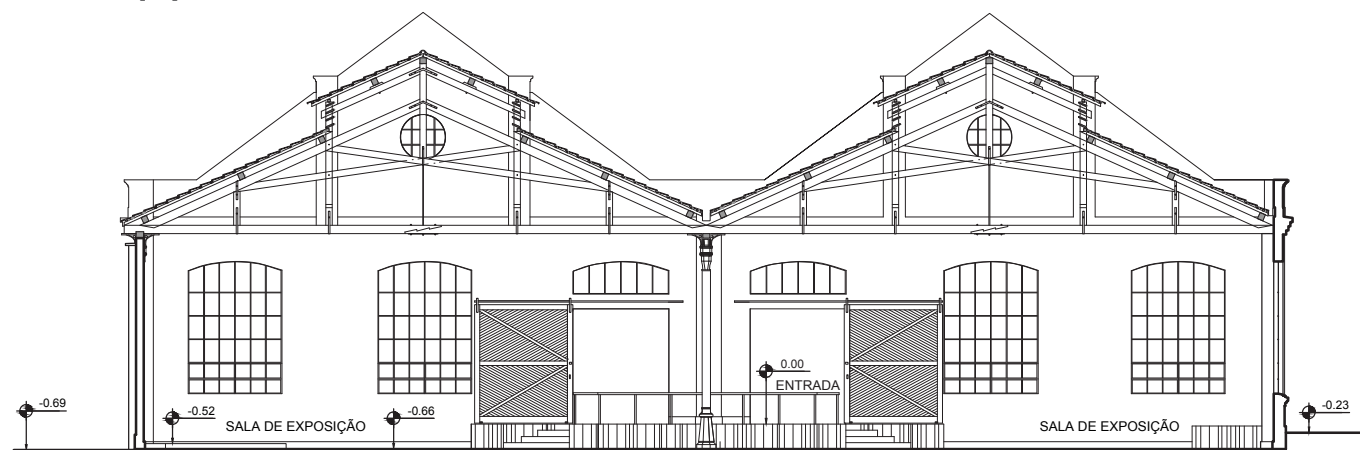
Mezanino
Área = 39 m²
Pé-direito = 2.82 m²

Recepção
Área = 24.3 m²
Pé-direito = 5.04 m²

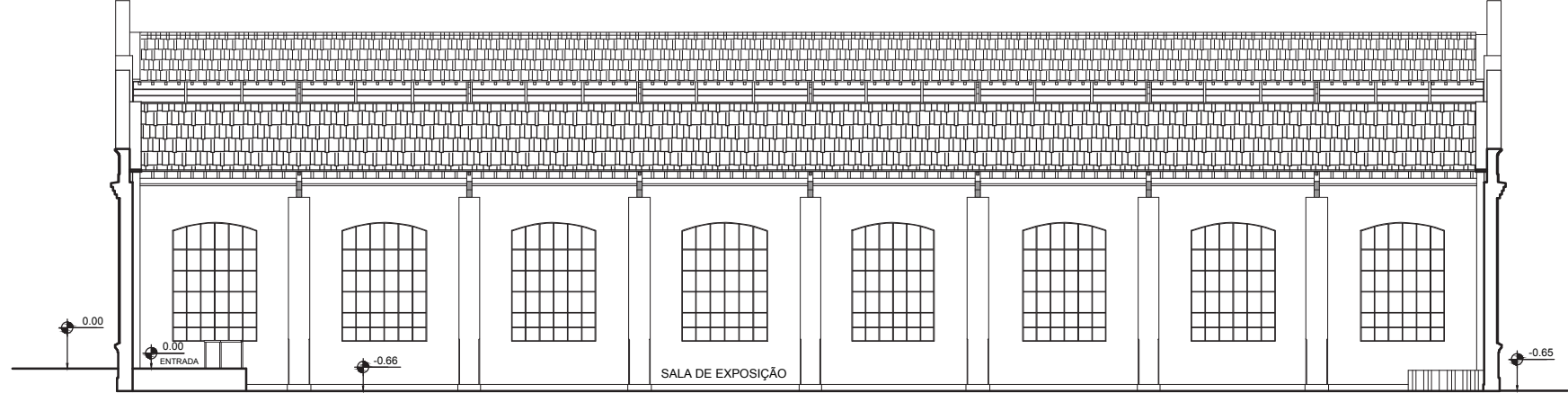
Levantamento geométrico do Bloco A [75]



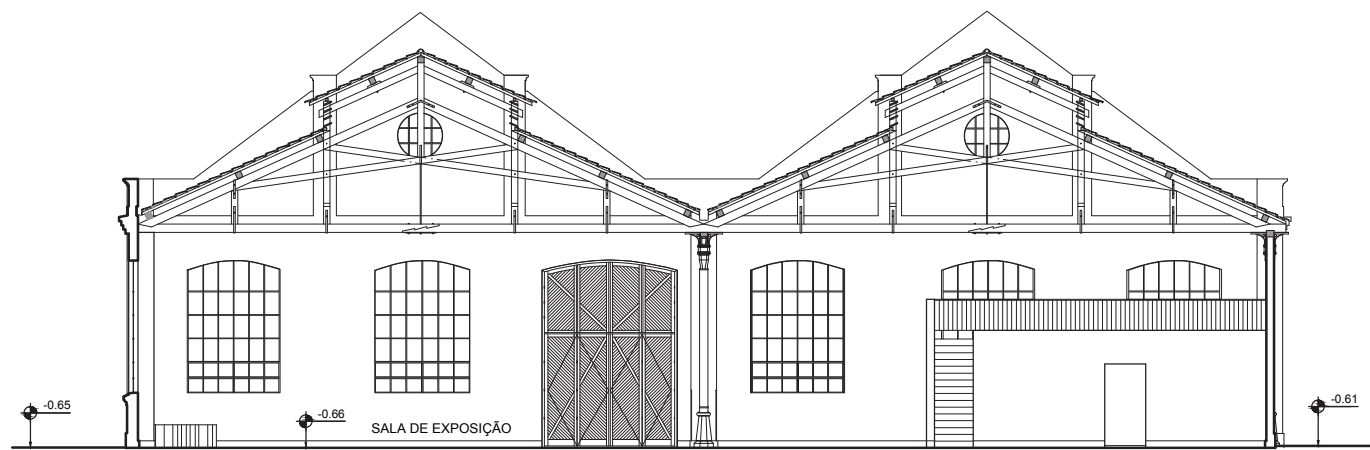
Levantamento geométrico do Bloco A [76]



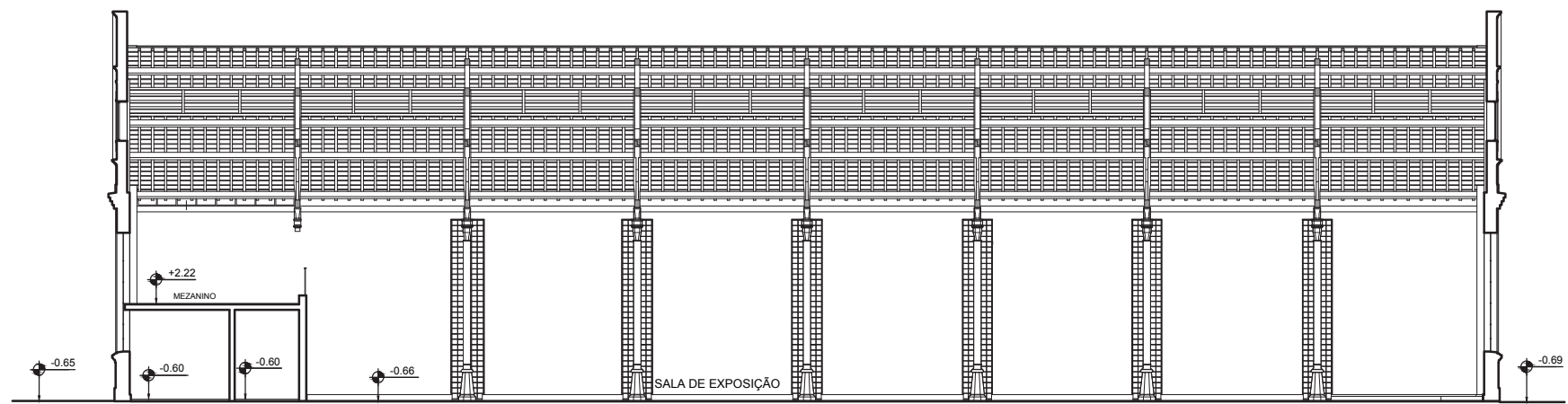
Corte AA' | Escala 1:200



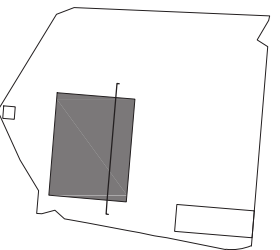
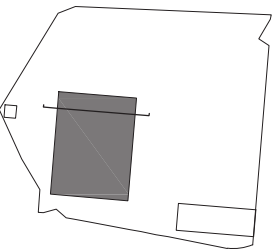
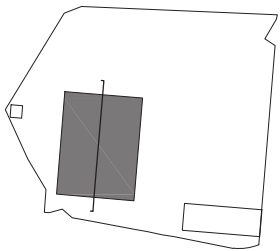
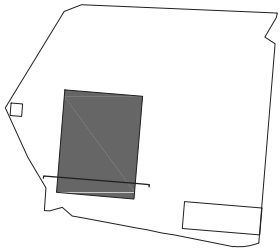
Corte BB' | Escala 1:200

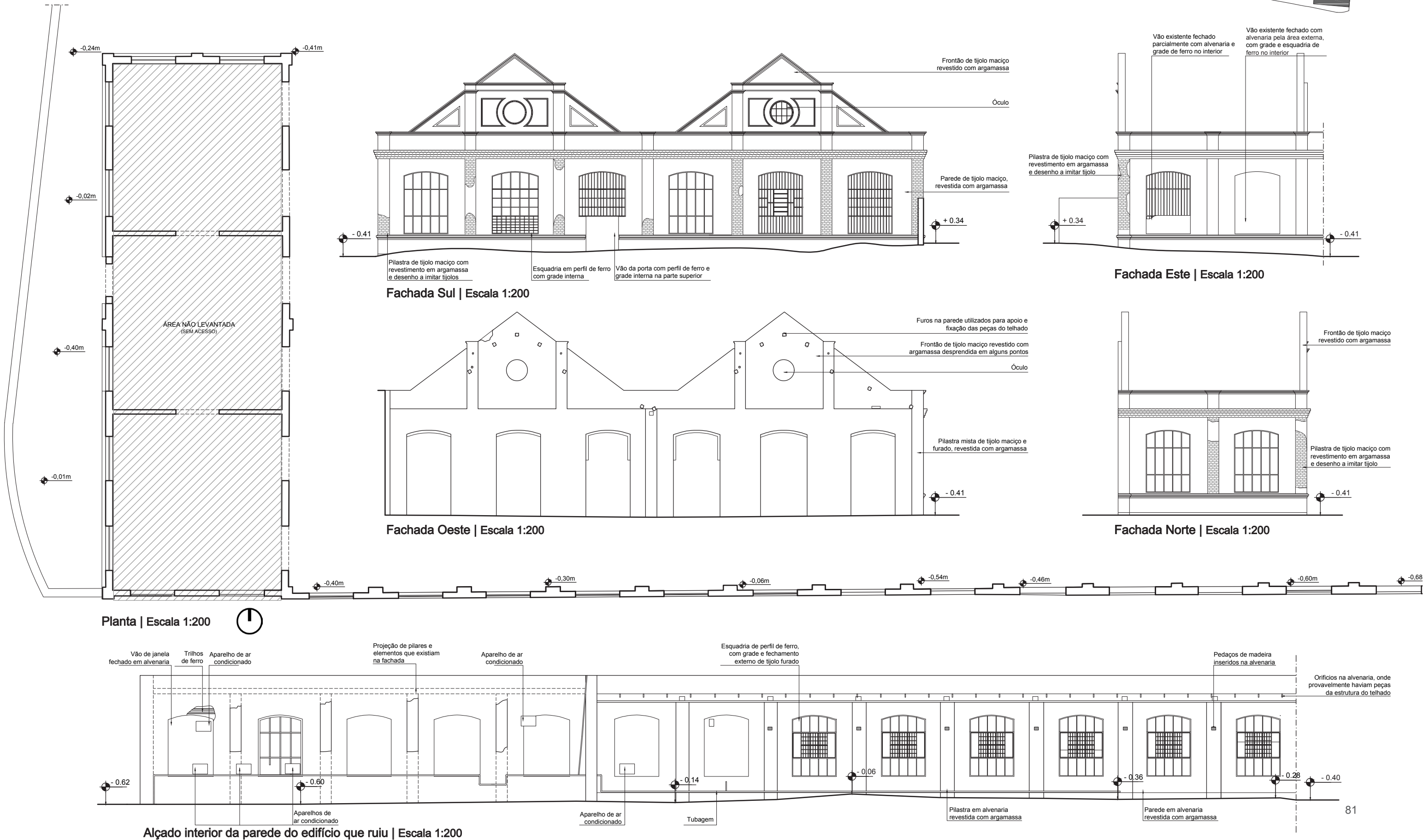


Corte CC' | Escala 1:200

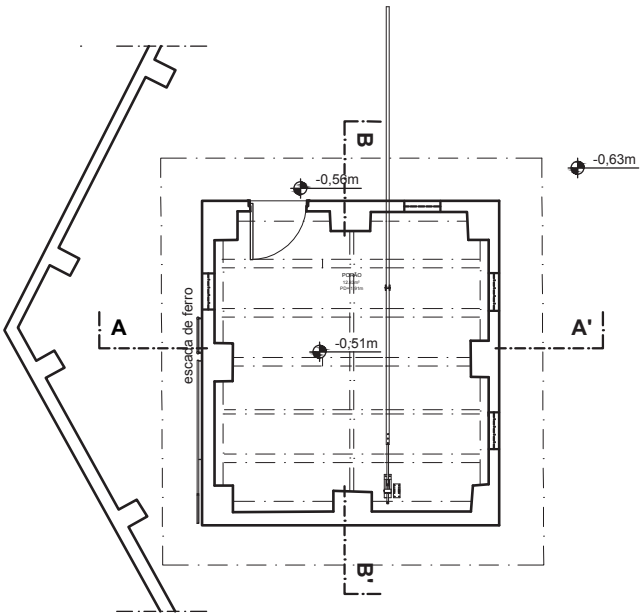
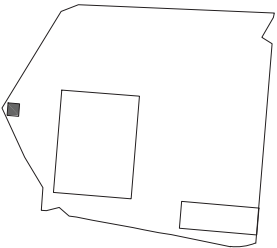


Corte DD' | Escala 1:200

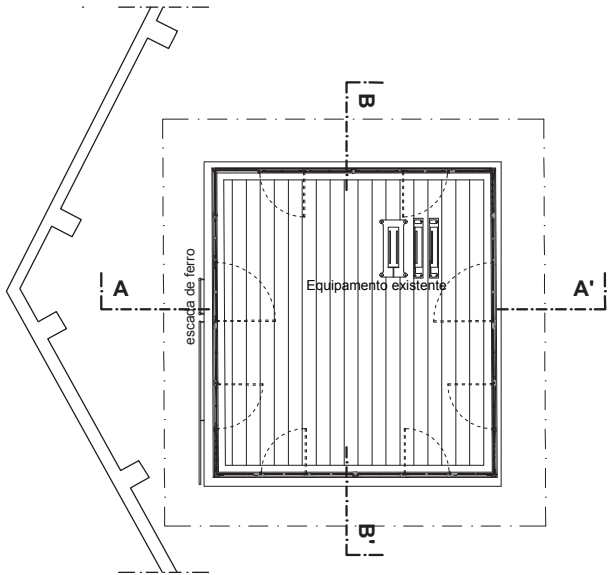




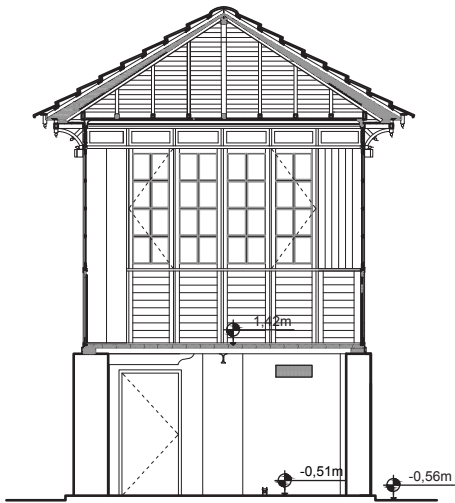
Levantamento geométrico do Bloco C [78]



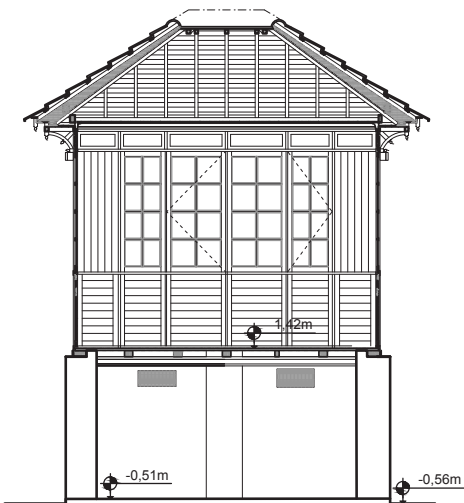
Planta piso 0 Escala 1:100



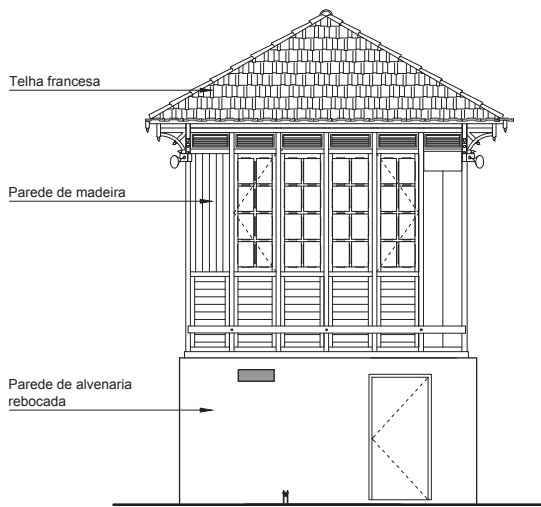
Planta piso 1 Escala 1:100



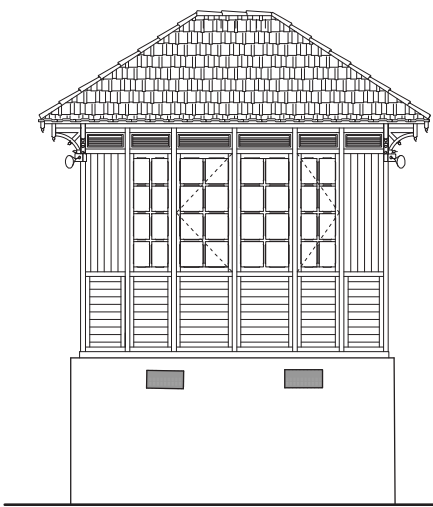
Corte AA' Escala 1:100



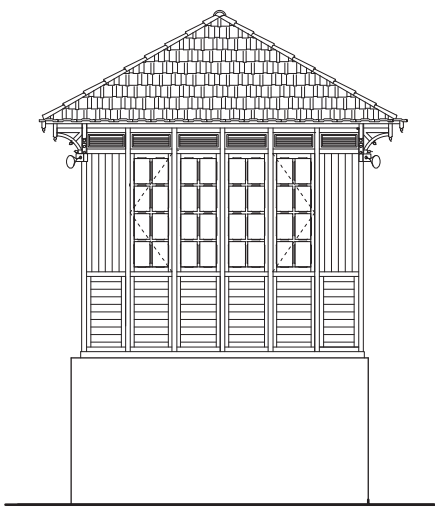
Corte BB' Escala 1:100



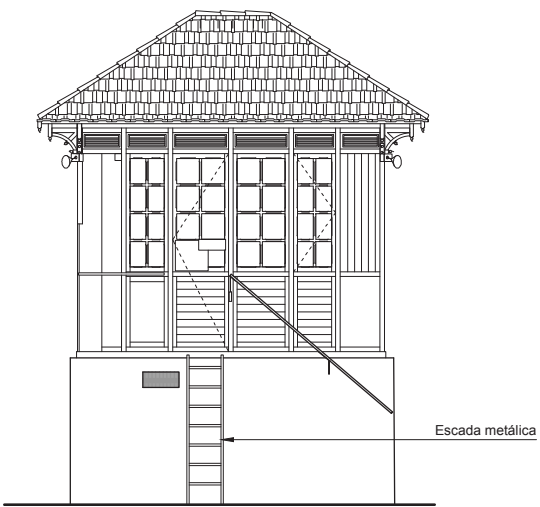
Fachada Norte Escala 1:100



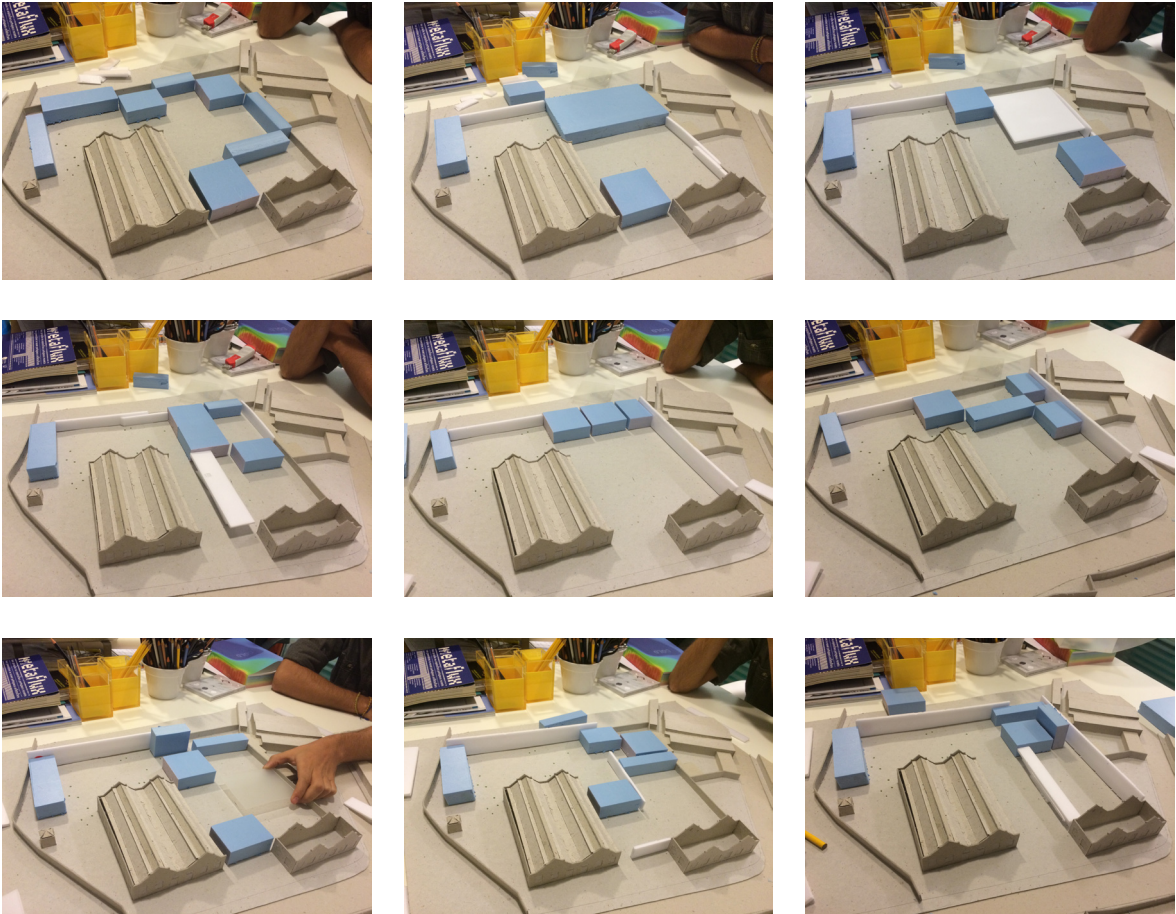
Fachada Este Escala 1:100



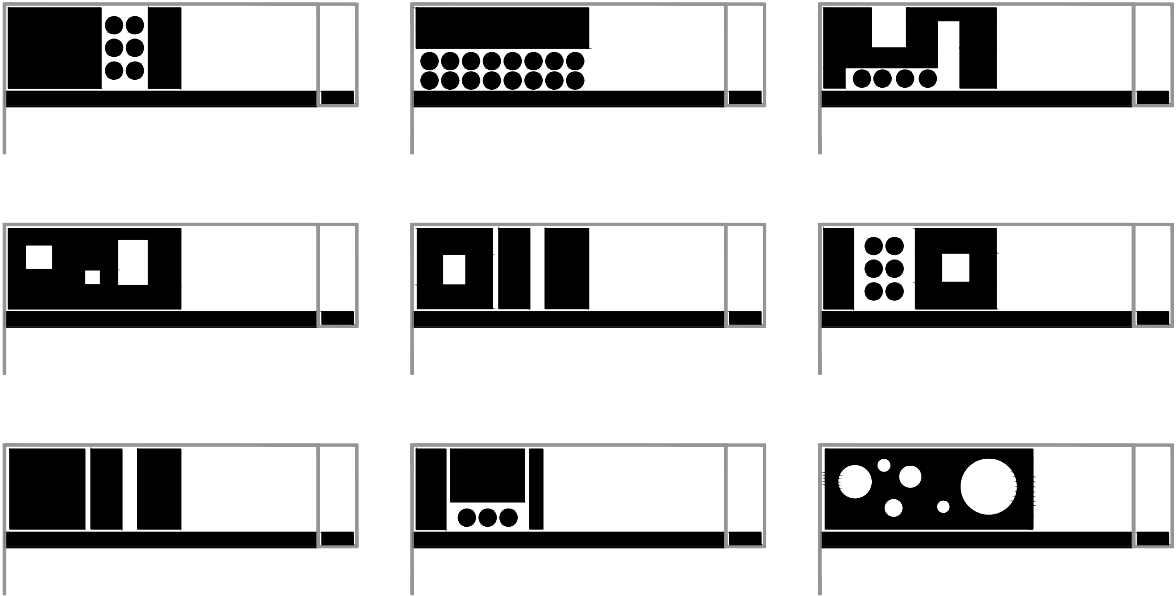
Fachada Sul Escala 1:100



Fachada Oeste Escala 1:100



● Imagens dos vários estudos trabalhados em maquete - *Oficina de Arquitetos* [79]



● Esquemas de vários estudos iniciais - *Oficina de Arquitetos* [80]

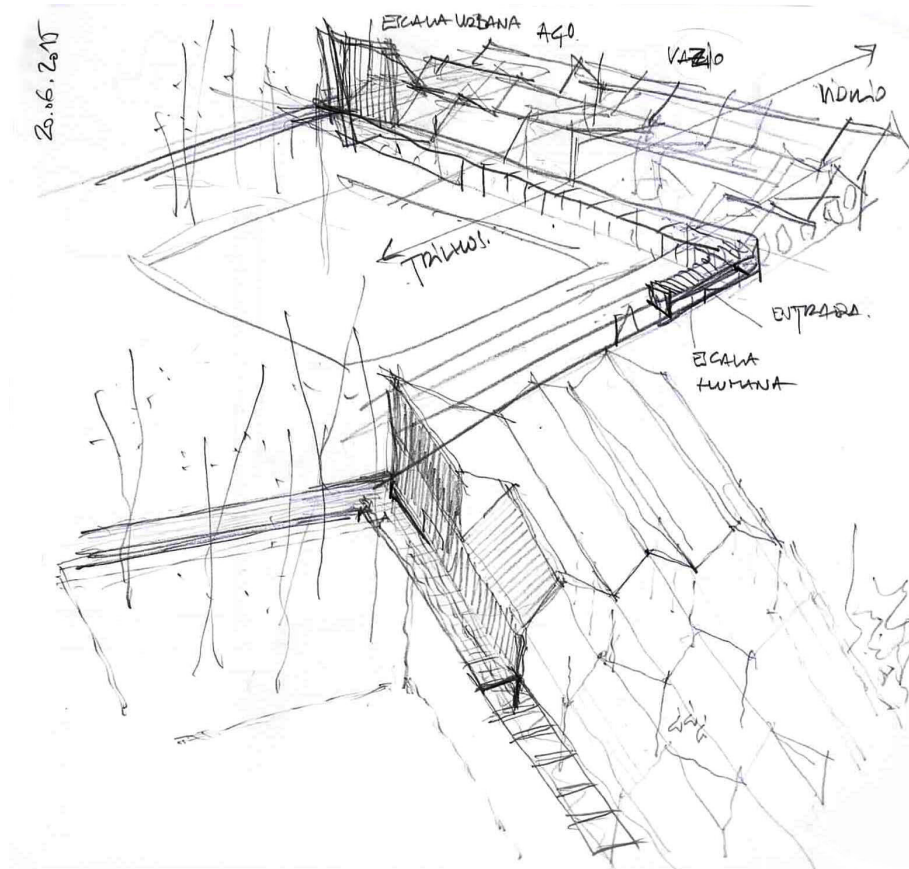
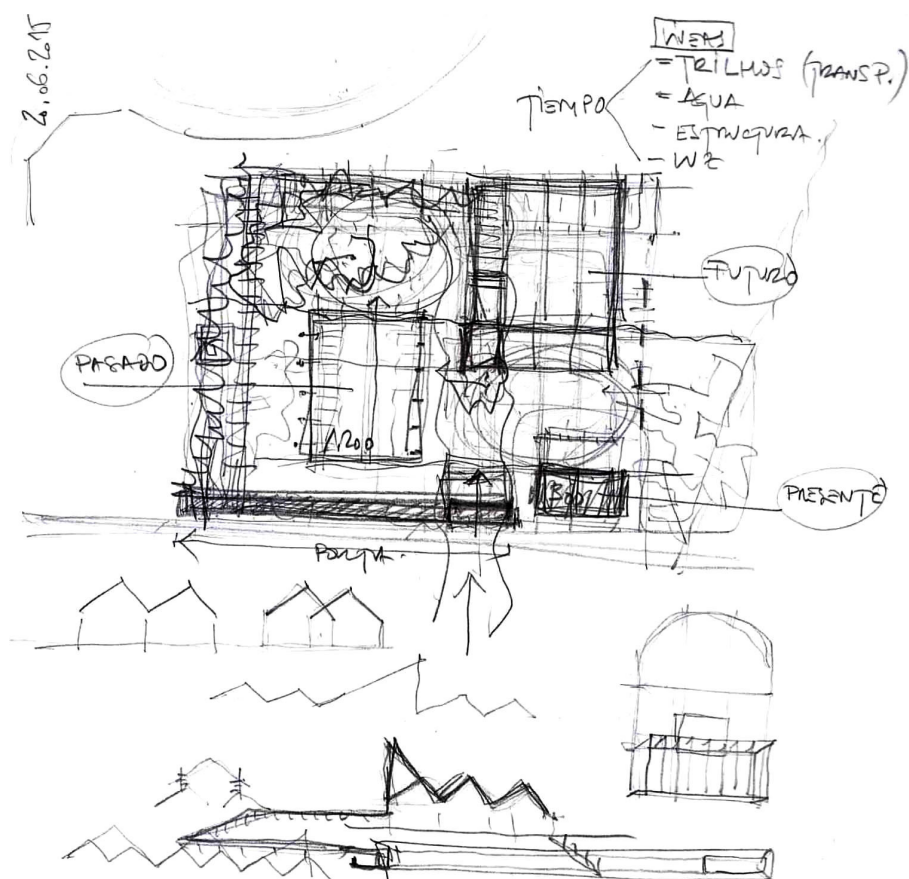
3.2 Desenvolvimento do projecto

Após as visitas ao terreno e análise do levantamento e mapeamento de patologias, verificou-se que um dos problemas fundamentais do edifício do museu era a infiltração de águas pela cobertura. Além das paredes, que precisam de uma nova pintura e recuperação de algumas partes dos relevos que se encontram deteriorados, são poucas as intervenções necessárias para manter a integridade deste edifício. Contudo, é proposta a remoção da parede em alvenaria da fachada Oeste, mantendo apenas as colunas de ferro fundido. Esta parede terá sido uma construção posterior, sendo que originalmente existiam apenas as colunas, de modo a permitir a entrada do material circulante para manutenção. Ao voltar ao projecto original deste edifício é criada uma transparência da área de exposição para o espaço onde será construído o novo edifício, sendo estes separados por um eixo marcado pela entrada principal. A entrada para este local será feita então pelo local anteriormente descrito, em lugar da porta na fachada Sul, onde é feita actualmente. Por este motivo, é também proposta a remoção da plataforma de entrada existente, onde se situa a recepção, e da construção que recebe os sanitários e zona administrativa, junto à parede da fachada Norte.

O Bloco B, a ruína, era o espaço de entrada para o edifício que ruiu e do qual somente sobreviveu a parede da fachada Oeste e que actualmente delimita a área do terreno do museu. Devido ao elevado estado de degradação é necessário fazer um escoramento das paredes para que o espaço possa ser utilizado. Foi desenhada uma nova cobertura para este edifício para que possa receber um espaço de uso múltiplo que possa ser utilizado para actividades para a população local, como cursos, palestras, entre outras. Uma parte deste volume será reservada para os serviços administrativos do museu. Como pode ser visto na imagem [61] do levantamento fotográfico, o pavimento original deste espaço sobreviveu até aos dias de hoje, e será mantido para receber o novo programa.

Quanto ao Bloco C, a cabine de sinalização, encontra-se em relativamente bom estado, sendo apenas preciso trocar algumas peças de madeira e uma nova pintura nas paredes de alvenaria. Este espaço também será utilizado como área de exposição.

As primeiras propostas para o novo edifício, ao qual podemos chamar Bloco D, foram intencionalmente produto de uma certa ingenuidade [imagem 80]. Já tinha sido feita uma visita ao terreno mas as necessidades do programa não eram conhecidas e ainda não tinha sido feito um levantamento histórico do local (não sabíamos que tinha existido um edifício no local de implantação, por exemplo). Contudo, sentíamos a necessidade de reflectir sobre como implantar um novo edifício e organizar o espaço e a relação deste com os volumes



● Esquços iniciais da proposta - Oficina de Arquitetos [81]

existentes no local e a envolvente. O objectivo deste exercício não era criar um ponto de partida para desenvolver, mas antes um processo de discussão sobre o local e as suas condicionantes.

Após novas visitas ao terreno e a execução do levantamento geométrico e histórico, deu-se início a uma discussão mais incisiva sobre o projecto do Bloco D. Nesta fase juntou-se à equipa o arquitecto espanhol Josep Ferrando. O novo edifício é implantado no mesmo local do edifício que ruiu, e reinterpreta a forma dos edifícios das oficinas, adoptando uma linguagem contemporânea. Esta reinterpretação formal dos edifícios preexistentes é quebrada no momento em que o edifício se desenvolve na vertical. Este gesto permite que o novo edifício seja visto a partir da rua e confere-lhe um carácter cultural. A estrutura segue a mesma métrica do antigo edifício, expressa na parede da fachada Este que sobreviveu. Construtivamente, é usada uma estrutura em aço e outros materiais pré-fabricados, que curiosamente relacionam o projecto com o tema da indústria, característico daquele local. Esta decisão foi feita principalmente devido ao facto de que actualmente a construção no Brasil é pouco eficaz, em que um bom projecto pode correr o risco de ser mal executado, sobretudo se os arquitectos responsáveis não fizerem o acompanhamento de obra, situação bastante comum. Assim, a opção por este método construtivo, além de estar dentro do tema do museu, é capaz de resolver esta situação.

A 19 de Setembro de 2015, após o meu regresso a Portugal, o escritório promoveu um encontro com a comunidade que vive na área do museu. Este encontro, que ocorreu no local de intervenção, tinha como objectivo discutir com a população de que modo é que o museu poderia dinamizar aquela zona e a relação afectiva com o antigo conjunto industrial que caracteriza a zona. O convite estava também destinado a arquitectos e estudantes de arquitectura, de modo a estimular o debate. Contudo, esta experiência teve pouca adesão por parte da população, o que não deixa de criar um sentimento de frustração. A participação da comunidade é um elemento do processo de criação arquitectónica que consegue ser enriquecedor para os agentes criadores e que pode levar a um resultado que beneficie a população, pois o projecto procura atender às suas necessidades.



● Render da proposta de intervenção vista a partir do jardim a Norte - *Oficina de Arquitetos* [82]



● Render da proposta de intervenção vista a partir da entrada - *Oficina de Arquitetos* [83]



● Render da área de exposição do novo edifício - *Oficina de Arquitetos* [84]

Embora tivesse acompanhado este projecto desde o seu início, existiam alguns pontos que precisavam de esclarecimento, pois ajudam a compreender esta intervenção. Por isso, foi apresentado um conjunto de questões aos arquitectos responsáveis pelo projecto, que prontamente responderam:

Condicionantes do projecto, como por exemplo:

a) O facto de o jardim a norte ser classificado, o que impede construir aí

O Jardim em si não é tombado. Porém, o património dá valor aos aspectos de ambiência entre o edifício histórico e seu entorno imediato. Também existe a necessidade de se fazer a manutenção de espécies importantes em virtude de sua origem e escala (porte), já que nossa Secretaria de Meio Ambiente não permitem o corte.

b) A área disponível (na vossa opinião, é pouca ou mais que suficiente?)

Particularmente acho pouco suficiente. No caso de nosso projeto, a área abriga todos os trens e equipamentos existentes no atual espaço e cinco locomotivas novas.

c) O facto de o terreno ficar dentro de muros, impedindo que a nova construção tenha relação directa com a rua

O muro da frente é histórico. Nós deixamos alguns trechos como memória, mas retiramos a maioria, pois tem perigo de tombar e não faz sentido reconstruir. Na prática, os muros laterais podem ser demolidos. Em nosso projeto, não fazemos isto em virtude da segurança e por termos vizinhos particulares também. O que achamos importantes é tornar o espaço visualmente mais poroso. Para uma franca relação com o Engenho (Estádio Nilton Santos) seria necessário se pensar em uma requalificação de toda a área que circunscreve o Estádio. Hoje sem dúvida a relação entre nosso terreno e estádio é bastante difícil.

d) Relação com o contexto

Este terreno é remanescente de uma intervenção brutal (agressiva) realizada para inserir o estádio. Portanto, nosso terreno é um fragmento de toda a área destinada às oficinas da antiga rede ferroviária. Com o passar do tempo este trecho foi esquecido e parece não mais conversar com a vizinhança. Procuramos trabalhar com um partido que permitisse que nossa intervenção fosse responsável pela criação de um complexo cultural para o bairro, que envolve os edifícios e jardins existentes. Com isto, procura-se estimular o retorno da população a este espaço, hoje invisível ao bairro e a cidade.

e) Exigências do cliente

A única exigência do cliente é darmos valor ao edifício histórico através de intervenções que o tornem mais notório aos olhos da população. Nós entendemos que o compromisso do edifício vai além deste.



● Render da entrada do novo edifício - Oficina de Arquitetos [85]



● Render da área de lazer no novo edifício - Oficina de Arquitetos [86]

f) Exigências do programa

No nosso caso não nos foi exigido nada. Nós tivemos que enxergar o que o espaço nos dizia. E assim, definimos nós mesmos um possível programa que pudesse cumprir com as premissas já mencionadas anteriormente.

g) Reflexão sobre a participação (ou falta de participação) da comunidade

A comunidade não participa atualmente porque não se sente parte do lugar. A intervenção precisa resgatar o interesse público através não só da arquitetura, como também, do novo programa.

h) Decisões formais do projecto, quer na reabilitação do galpão, quer na construção do novo edifício

Os edifícios históricos serão recuperados. A única intervenção mais significativa foi inverter o acesso do Galpão para a lateral, como os trens faziam anteriormente, demolindo a parede que não é original. Fazendo com que o edifício se abra para a área pública de praça. O novo edifício retoma o volume antigo através de uma nova imagem, funcionando como uma praça coberta. Permitindo que seu visitante identifique seus volumes antecessores através das marcas presentes nas paredes históricas limites de terreno. Assim a praça que reúne galpão antigo e novo invade as áreas cobertas, tornando o espaço de exposição mais generoso, se confundindo com áreas de estar, passagem e outras. Tudo é exposição!

i) Pertinência desta intervenção, dado o tema e o local, a nível urbano e social (como serve a comunidade onde está inserido)

Com a inserção do Engenhão na região, vários aspectos culturais foram enfraquecidos, inclusive o histórico (a referência, a escala, a segurança e outros). A requalificação do Museu pode ajudar a fazer com que o espaço possa ser retomado pela população se este for compreendido como uma área pública e aberta - uma praça que organiza os edifícios, o acesso e outros.

j) Eventuais referências formais e temáticas que possam ter guiado o projecto

São muitas, mas adoramos o SESC Pompéia da Lina Bo Bardi. Sem dúvida um espaço que nos inspirou.

Apesar destas respostas ajudarem a uma melhor compreensão de vários aspectos do projecto, surgiu a necessidade de acrescentar umas notas em relação a alguns dos tópicos mencionados:

Jardim:

Além dos pontos mencionados na resposta, outro factor importante para a manutenção do jardim é o facto de este estar situado a Norte do edifício do museu, protegendo este da exposição solar. Dadas as altas temperaturas típicas do Rio de Janeiro, é conveniente que haja uma zona de sombra, que permita que os usuários do museu possam desfrutar do espaço exterior.



● "Oficina de Ideias" - Encontro com a comunidade do Engenho de Dentro - *Oficina de Arquitetos* [87]

Área:

A área do terreno foi uma das primeiras dificuldades apontadas no início do projecto. Dado que o objectivo é expor peças como locomotivas e carruagens – peças de grandes dimensões – seria conveniente ter disponível uma área maior para a implantação do novo edifício. Assim sendo, apenas algum do material circulante localizado na Estação Barão de Mauá é que poderá ficar exposto no novo espaço. Além disso, a área reduzida limita bastante as opções de implantação do Bloco D.

Muros:

Esta questão foi levantada porque um dos objectivos da realização deste projecto é renovar a imagem da instituição. O facto de não ser possível que a nova construção (a nova imagem do museu) possa ter contacto directo com a rua é um obstáculo a esse objectivo, daí que tenham tomado a decisão de retirar alguns trechos do muro.

Participação da comunidade:

Tal como foi referido anteriormente, a falta de participação da comunidade não deixa de ser frustrante. Contudo, isto ilustra a pertinência desta intervenção. O abandono e demolição do conjunto ferroviário, elemento fundamental na origem e desenvolvimento do Engenho de Dentro, cortou a relação afectiva da população com o seu património, gerando uma perda de lugar.

Pertinência da intervenção:

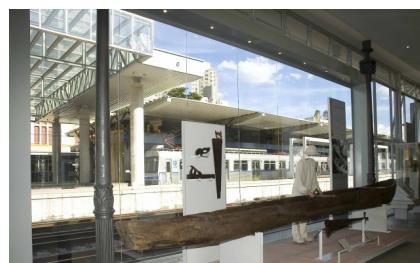
Por outras palavras, qual o propósito desta intervenção? A carência de infra-estruturas públicas e culturais naquela região que sirvam a sua população (poder-se-ia considerar o estádio, mas este apenas está aberto para os jogos de futebol, não permitindo o acesso às instalações para usufruto da comunidade durante o dia-a-dia) torna relevante a existência de um espaço como este, além de ser também um dispositivo de memória da história daquele lugar. Esta intervenção, que contempla a reabilitação dos edifícios existentes e a construção de um novo, dará uma nova imagem à instituição e, tal como foi mencionado na resposta, o seu espaço poderá ganhar uma nova dinâmica caso a população se aproprie dele.

Referências:

Apesar de apenas terem indicado aqui o SESC Pompéia, em São Paulo, Brasil, da arquitecta Lina Bo Bardi, recordo-me que outros projectos discutidos no escritório foram o Museu da Língua Portuguesa, em São Paulo, do arquitecto Paulo Mendes da Rocha e o Museu das Artes e Ofícios, em Belo Horizonte, do escritório de arquitectura AF&T. A escolha destes projectos deve-se ao facto de que o Museu da Língua Portuguesa encontra-se na



● Museu da Língua Portuguesa, São Paulo - Arqº Paulo Mendes da Rocha [88] [89] [90]



● Museu das Artes e Ofícios, Belo Horizonte - AF & T Arquitetos [91] [92] [93]

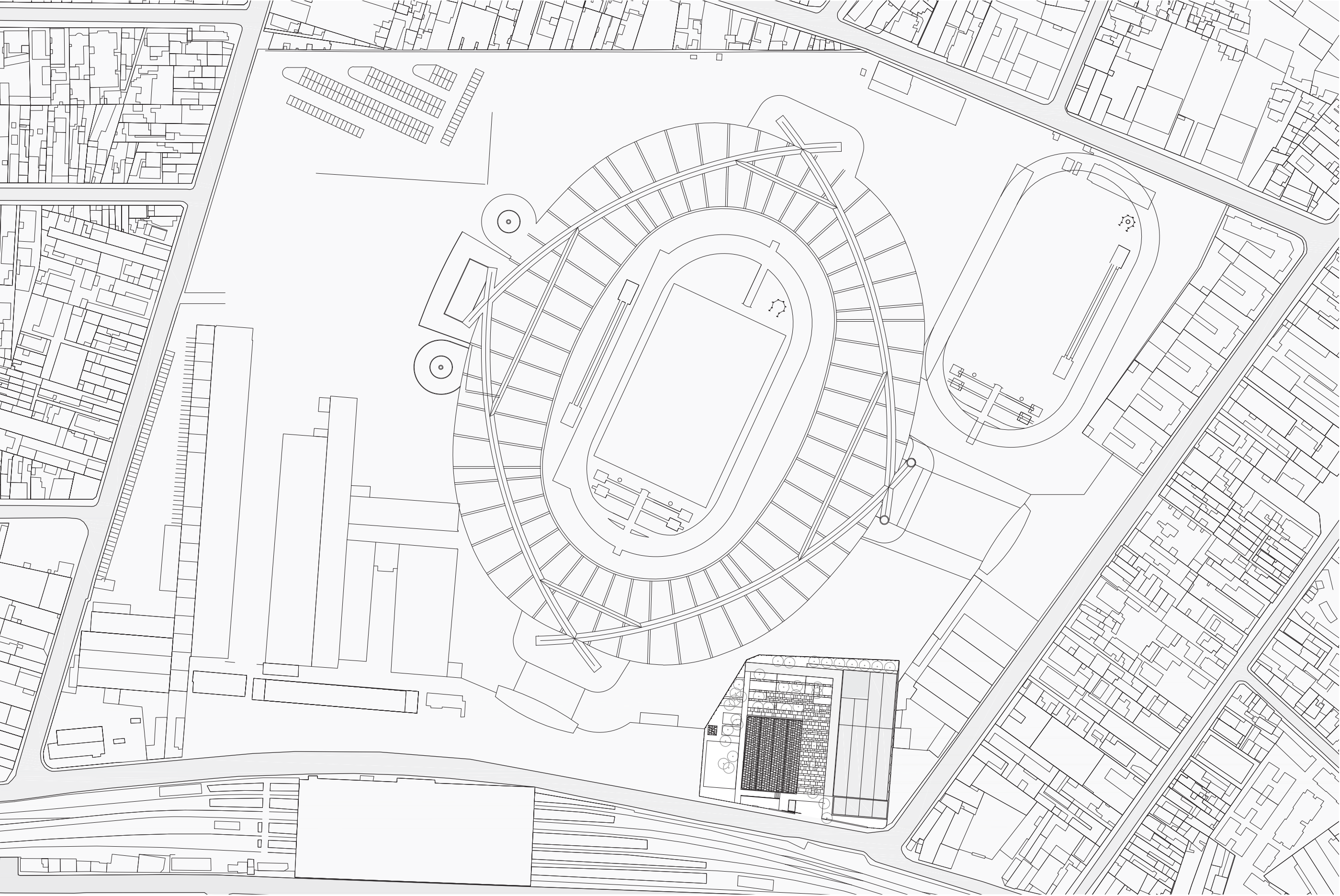


● SESC Pompéia, São Paulo - Arqª Lina Bo Bardi [94] [95] [96] [97]

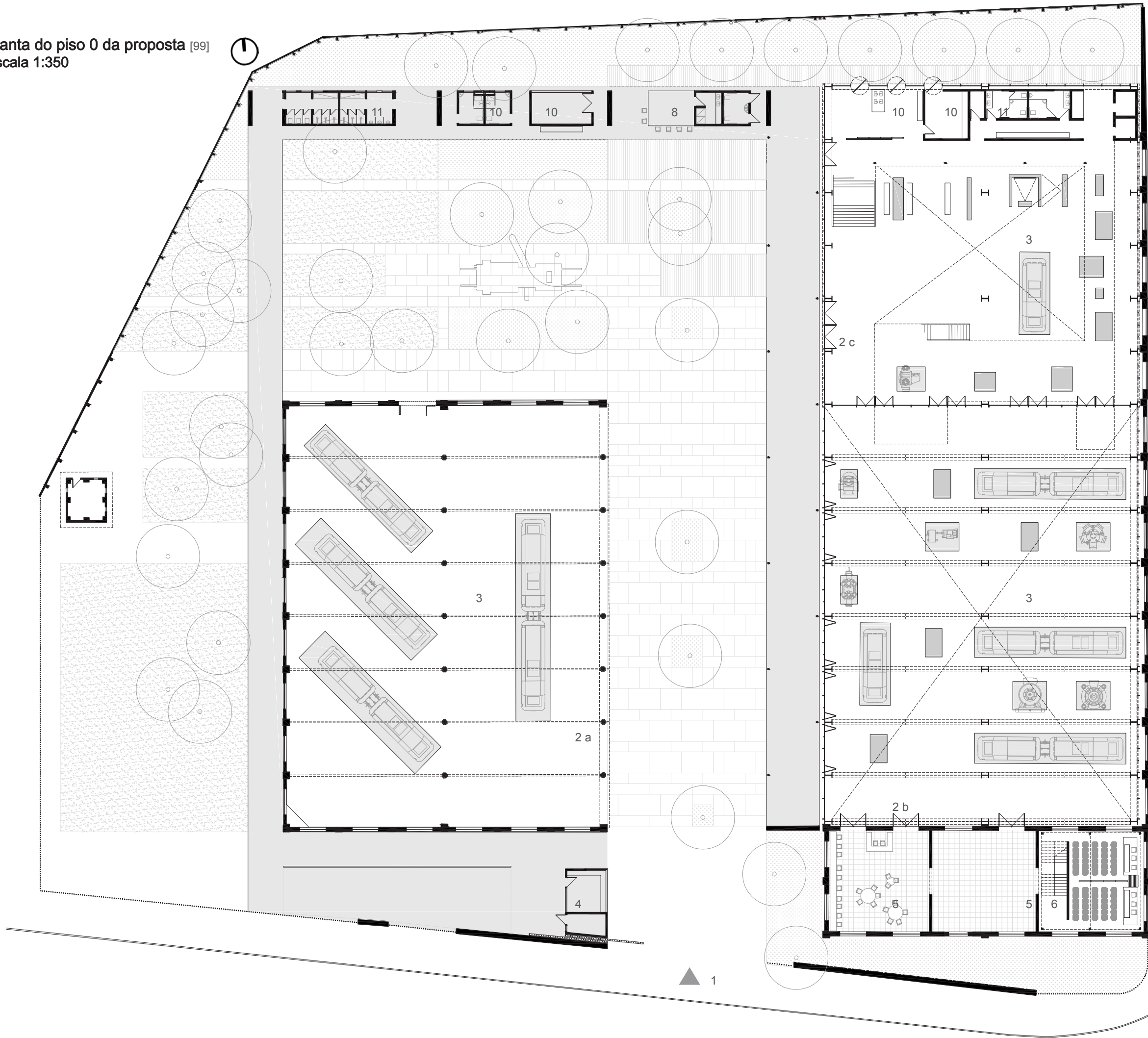
Estação Ferroviária da Luz, e o Museu das Artes e Ofícios é construído sobre uma estação de caminhos-de-ferro abandonada. O estudo destes foi importante no desenvolvimento inicial do projecto, pois têm em comum com o projecto para o Museu do Trem o tema do Caminho-de-Ferro, na medida em que a intervenção de ambos é feita sobre edifícios relacionados com o património ferroviário.

Contudo, não é por acaso que o projecto do SESC Pompéia é assinalado como referência. Também aqui o projecto parte de um conjunto de edifícios que são testemunho da história da industrialização local, factor que caracteriza o sítio, assim como transforma a construção existente num espaço cultural. Outra semelhança é o facto de que a intervenção não se limita a actuar sobre a preexistência, mas também propõe um novo edifício, que além de aumentar o espaço de uso da instituição, não tem medo de assumir uma linguagem contemporânea, marcando assim uma nova fase da história do local. Em ambos os projectos existe também uma intenção da parte dos seus autores de darem à cidade um local que possa ser apropriado pela população.

3.2.1 Proposta



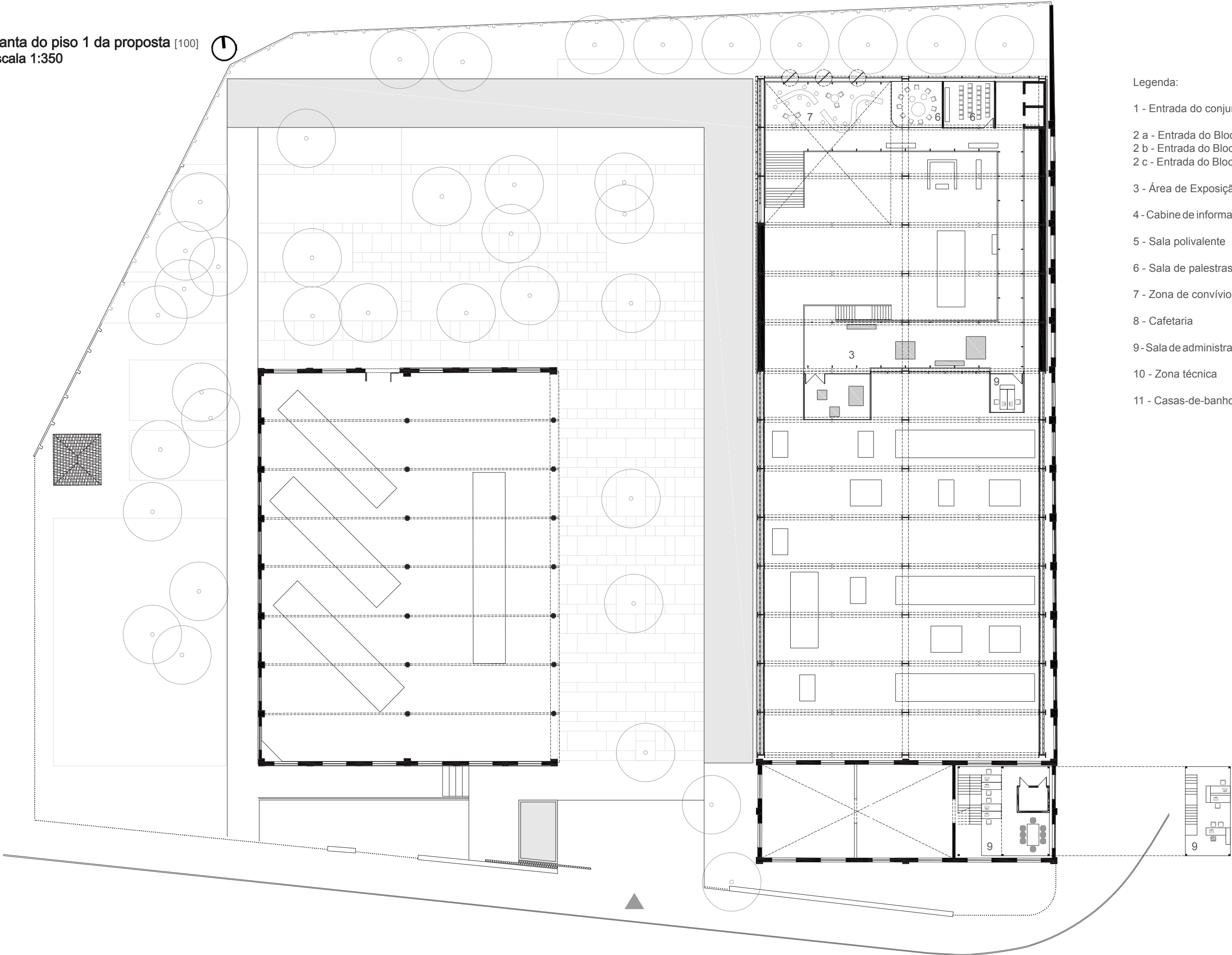
Planta do piso 0 da proposta [99]
Escala 1:350



Legenda:

- 1 - Entrada do conjunto
- 2 a - Entrada do Bloco A
- 2 b - Entrada do Bloco B
- 2 c - Entrada do Bloco D
- 3 - Área de Exposição
- 4 - Cabine de informação
- 5 - Sala polivalente
- 6 - Sala de palestras
- 7 - Zona de convívio
- 8 - Cafeteria
- 9 - Sala de administração
- 10 - Zona técnica
- 11 - Casas-de-banho

Planta do piso 1 da proposta [100]
Escala 1:350

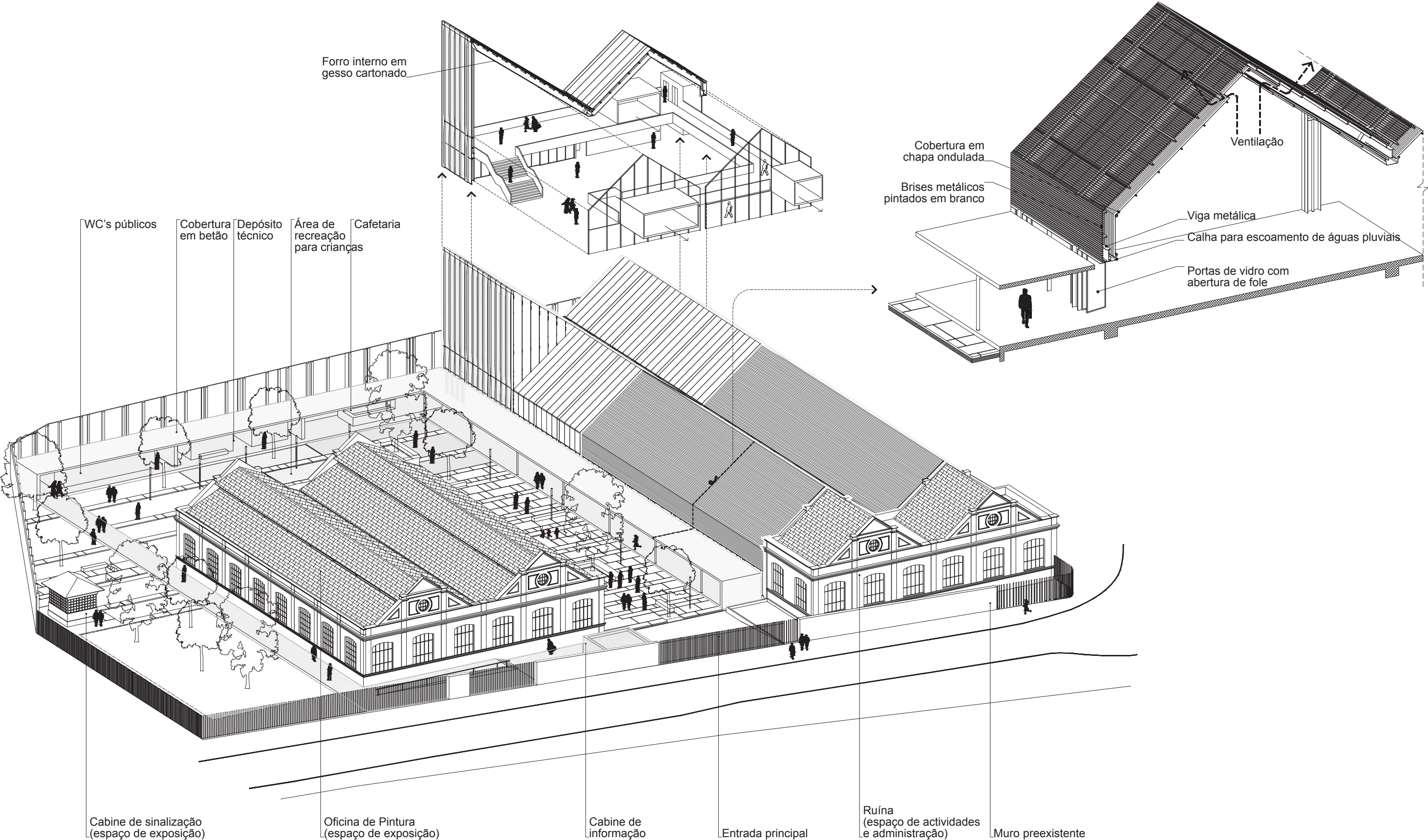


Legenda:

- 1 - Entrada do conjunto
- 2 a - Entrada do Bloco A
- 2 b - Entrada do Bloco B
- 2 c - Entrada do Bloco D
- 3 - Área de Exposição
- 4 - Cabine de informação
- 5 - Sala polivalente
- 6 - Sala de palestras
- 7 - Zona de convívio
- 8 - Cafeteria
- 9 - Sala de administração
- 10 - Zona técnica
- 11 - Casas-de-banho

Cortes da proposta [101]
Escala 1:350







Considerações finais

Ao longo do presente trabalho foi possível perceber que os edifícios que constituem o antigo complexo industrial ferroviário do Engenho de Dentro são instrumentos fundamentais para a caracterização daquele lugar. São objectos de identificação, intrínsecos de significados, que expressam um passado e permitem aos habitantes compreender a génese e desenvolvimento daquele núcleo urbano, ou seja, a sua história. É através da história que a sociedade forma a sua identidade, daí a necessidade de preservar o património arquitectónico na medida em que este é representativo de uma cultura, constituidora da base existencial do Homem enquanto ser colectivo. Se o legado herdado for negligenciado poderá seguir-se uma ruptura do lugar e, consequentemente, um estado de alienação cultural.

É fundamental garantir a manutenção dos elementos próprios de cada lugar, capazes de distinguir povos e comunidade, sem ter receio de adaptar ao presente os edifícios que constituem o património cultural ou de os fazer acompanhar de novas formas que assumam o seu lugar no tempo, desde que haja o cuidado de preservar a essência do lugar. Apenas ao compreender a vocação do lugar é que é possível manter a *stabilitas loci*.

Daí que a destruição de grande parte das oficinas que constituíam o complexo industrial para a construção do estádio Nilton Santos possa ser considerado como uma "delapidação do espaço". Primeiramente pela destruição de um valioso património arquitectónico, necessário para a caracterização daquele lugar, indispensável para a identificação humana. Depois porque o edifício que foi substituir esse património, tal como em Boston, possui uma escala que não se relaciona com a envolvente (zona residencial onde a maioria do edificado tem dois ou três pisos de altura) e a sua linguagem é carente de carácter arquitectónico que esteja de alguma forma conectado ao seu contexto. Além disso, encontra-se situado numa zona com bastante falta de infra-estruturas que sirvam a população, mas perde a oportunidade de criar espaços de lazer e cultura que permitissem o uso daquela comunidade.

Talvez fosse mais fácil aceitar a destruição dos "galpões" se a escala do novo edifício se conseguisse integrar na malha urbana ou se a sua linguagem revelasse alguma relação com o entorno. Também poderia ser mais fácil caso providenciasse zonas para uso da população, inserindo-se assim no espaço praticado da cidade.

Assim, o projecto para a reabilitação dos edifícios preexistentes e construção de um novo acarreta uma grande responsabilidade. Parece fundamental manter a integridade física dos volumes preexistentes por serem dispositivos de memória daquele lugar – objectos de identificação – capazes de transmitir uma identidade ao sítio. Este talvez

seja o primeiro passo no sentido de preservar o *genius loci* e revelar os seus potenciais significados.

Isto não significa, contudo, uma recusa pelo fenómeno da transformação da cidade ou um desejo de “ressuscitar” um momento do passado que já não tem lugar no presente.

Neste sentido, a intervenção apresentada para o Bloco B mantém a imagem de “ruína”, em que se encontra actualmente, mas propõe uma nova cobertura para o espaço, permitindo que este possa ser ocupado com um novo programa. Além de procurar conservar a actual expressão visual deste volume, mantém também o pavimento original, que se manteve até aos dias de hoje. A cobertura, por outro lado, apresenta uma linguagem claramente contemporânea, criando assim um diálogo entre o passado e o presente. Esta foi desenhada com uma expressão semelhante à que foi usada no novo edifício, tornando-se assim num ponto de charneira entre duas fases temporais distintas.

O programa para aqui proposto não acompanha o tema dominante do museu. Este é um espaço polivalente com cerca de 200m² para ser usado pela população do Engenho de Dentro para actividades como palestras, cursos, entre outros. A decisão de criar um espaço dedicado tarefas não relacionadas com o tema da instituição surge da realização que este não suscita suficiente interesse da parte da comunidade para que esta o visite regularmente. Assim, ao criar este espaço, procura-se dinamizar a vida do museu, tornando-o mais relevante no quotidiano daquela zona. Isto revela uma atenção pelas necessidades dos habitantes na medida em que, tal como foi mencionado anteriormente, aquela região carece de infra-estruturas para uso da população

Enquanto que aqui se encontra bem patente o conflito entre passado e presente, a intervenção apontada para o Bloco A (antiga oficina de pintura e actual espaço de exposição) segue outro caminho. Aqui é feita uma reabilitação com o objectivo de aproximar o objecto ao seu estado inicial. É removida a parede da fachada Este, sendo substituída por portadas metálicas que se mantêm abertas durante o período de funcionamento do museu. A porta de entrada utilizada actualmente é parcialmente tapada, tornando-se assim numa janela. A plataforma de entrada é completamente removida, assim como o volume onde se encontram os serviços administrativos e casas-de-banho. A pintura interior e exterior será refeita e os relevos tratados nos pontos onde foram localizados danos. Neste edifício foram preservados os elementos tipológicos característicos deste tipo de construção e da sua época, daí a vontade de os manter e de procurar acrescentar o mínimo de novos elementos. Assim, esta é a única antiga oficina de todo o conjunto industrial do Engenho de Dentro que permanece relativamente fiel à

construção original.

Quanto ao Bloco C, os seus elementos tipológicos também foram conservados de uma forma geral, sendo apenas necessária uma obra de reabilitação relativamente simples, dedicada essencialmente à madeira.

Vemos então diferentes atitudes de intervenção no património no sentido de deixar em evidência dois momentos distintos pelos quais o conjunto atravessou: Criação e Abandono. O tipo de solução apresentada não deixa de lembrar duas linhas de pensamento distintas na acção sobre o património, a de John Ruskin e Eugène Viollet-le-Duc, mas não se compromete com nenhuma delas. Não se procura então criar uma “solução-receita” para ser aplicada em todos os edifícios preexistentes. Em vez disso, aceita-se os seus diferentes estados de conservação/degradação e trabalha-se sobre eles com o propósito fazer deles dispositivos de memória.

Alguns tipos de edifícios carregam uma conotação funcional, aos quais se associam padrões espaciais, estruturais e materiais. Consequentemente, as suas formas são geralmente previsíveis, permitindo ao usuário uma rápida identificação da função daquele espaço, na medida em que são definidos por alguns elementos que são facilmente antecipados. A estação ferroviária, e mesmo as oficinas de manutenção deste sector, são tipos de construções cujo significado e forma encontram-se vinculados à sua função. Assim, surgem tipologias arquitectónicas fáceis de reconhecer, recordar e recriar³⁶.

Neste sentido, a proposta para o novo edifício do museu procura retomar a imagem dos blocos A e B a nível formal. Embora esta atitude possa ser considerada um pouco exagerada na procura de relação com a preexistência – poderia ser concretizada de uma maneira mais subtil –, dado o contexto do lugar e o seu passado, considero que seja uma abordagem interessante e com sentido, na medida em que reforça o carácter do lugar. Deve também ser tido em conta que a estratégia de implantação (planta – eixos x e y) não poderia ser muito diferente por motivos referidos anteriormente, o que levou a procurar diferentes soluções para a cobertura (perfil – eixo z).

Outra relação que pode ser encontrada com o edifício da antiga oficina de pintura é a métrica da estrutura. Isto acontece porque a nova construção serve-se da parede do edifício que ruiu, construído na mesma época que o outro, para delimitar o seu espaço interior. Nessa parede podem ser encontradas janelas semelhantes às encontradas no Bloco A, e tal como aqui estão separadas por pilares em alvenaria que suportavam as tesouras de madeira que constituíam a estrutura da cobertura.

Apesar de este volume ter uma relação óbvia com o contexto, não deixa de se assumir como uma obra contemporânea, recorrendo a uma linguagem que indica ao cidadão a sua função cultural. A intervenção que se encontra a decorrer para a Praça do Trem dentro do quarteirão das oficinas apresenta os antigos “galpões” com uma imagem claramente falsa, substituindo as belíssimas estruturas de madeira por uma nova em aço e removendo as paredes de alvenaria, tornando o espaço interior completamente vazado, situação em que o edifício nunca antes se tinha encontrado.

Por outro lado, o novo objecto proposto resulta de uma interpretação do carácter do lugar, dando como resposta o conceito “tema e variação”. A aplicação exclusiva de materiais pré-fabricados na construção de um edifício é geralmente associada a obras de natureza industrial, na medida em que permitem uma construção mais rápida, económica e eficaz. Este é um dos elementos que permite aos cidadãos uma imediata identificação da função daquele espaço. Contudo, o projecto para o Bloco D propõe o uso de materiais pré-fabricados, sem deixar comprometer a imagem de um espaço de índole cultural.

Neste edifício, na extremidade oposta à ruína, é feito um gesto de excepção formal no desenho da cobertura. O volume faz aqui um movimento no sentido ascendente, de modo a servir como ponto de orientação na envolvente, e abre um vão para o jardim encontrado a Norte do terreno. Ao torná-lo mais alto, permite que os usuários o observem a partir de pontos mais distantes, contribuindo assim para a revitalização do museu no contexto urbano. Esta atitude pode também ser associada com um elemento típico das estações ferroviárias, a torre de relógio. Este foi um elemento que começou a ser introduzido no final do século XIX para distinguir o terminal ferroviário do seu contexto urbano, reforçando o seu papel de ponto de referência na malha da cidade, da mesma forma que acontecia com as torres das catedrais ou os minaretes das mesquitas. Tal como acontecia com as estações, o recurso de um elemento vertical no museu ajuda a quebrar a monotonia horizontal do volume.

Assim, o jogo entre forma, linguagem e função é feito de forma a esclarecer ao público o propósito deste objecto e a relação com o entorno. É capaz de manter símbolos ou códigos visuais e formais geralmente encontrados na arquitectura ferroviária, ao mesmo tempo que permite ao transeunte o reconhecimento do edifício e da sua função.

Por último, é também criado um corpo em betão que abraça o terreno de intervenção e abriga os espaços de cafetaria, casas-de-banho e depósitos técnicos. O objectivo deste volume é levar o usuário a percorrer todo o espaço exterior, começando na zona de entrada, até ao jardim a Norte e por fim à antiga cabine de sinalização, que se

encontra isolada do resto do conjunto. Tendo em conta que a área do terreno é relativamente pequena, este gesto incentiva o uso de todo o espaço, interior e exterior.

Concluindo, esta intervenção contempla a participação de outros agentes organizadores do espaço, na medida em que atende à participação horizontal (comunidade que habita na região) e à participação vertical (criadores do património herdado). Trabalha no sentido de continuidade ao mesmo tempo que aceita o fenómeno de transformação da cidade (e da sociedade). “Permanência e Transformação” resolvidas com “Tema e Variação”. Expõe claramente as diferentes fases do conjunto no tempo, actuando assim sobre a memória do lugar no sentido de preservar e manter a identidade da comunidade daquele lugar.

Ao reinterpretar a “vocação” do lugar luta-se contra a ruptura do lugar e alienação humana na medida em que se recupera os valores existentes de um património que foi esquecido, ignorado e agredido.

Assim, vê-se a importância de identificar os elementos que determinam o *genius loci* e de agir sobre estes com o objectivo de prolongar no tempo a identidade do lugar.

– *stabilita loci* –

Bibliografia

Bibliografia

-
- AA.VV.; *Ecletismo na Arquitetura Brasileira*; Nobel EDUSP, São Paulo, 1987
- ABREU, Maurício de A.; *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*; Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2013
- BENEVOLO, Leonardo; *As Origens da Urbanística Moderna*; Presença, Lisboa, 1981
- BENEVOLO, Leonardo; *A Cidade e o Arquitecto*; Edições 70, Lisboa, 1998
- BENEVOLO, Leonardo; *História da Cidade*; Perspectiva, São Paulo, 1999
- BRUNA, Paulo J. V.; *Arquitetura, Industrialização e Desenvolvimento*; Perspectiva, São Paulo, 1983
- CARDOSO, António; *Estação S. Bento: Marques da Silva*; Instituto Arquitecto José Marques da Silva, Porto, 2007
- CHOAY, Françoise; *Alegoria do Património*; Edições 70, Lisboa, 2015
- COSTA, Cacilda Teixeira da; *O Sonho e a Técnica: a arquitetura do ferro no Brasil*; EDUSP Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994
- CZAJKOWSKI, Jorge (org.); *Guia da Arquitetura Eclética no Rio de Janeiro*; Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro
- DERENJI, Jussara da Silveira e CASTRO, José Liberal de; *Arquitetura do Ferro – memória e questionamento*; CEJUP Universidade Federal do Pará, Belém, 1993
- ECO, Humberto; *Como Se Faz Uma Tese*; Editorial Presença, Lisboa, 1988
- EDWARDS, Brian; *The Modern Station: new approaches to railway architecture*; E & FN Spon, Londres, 1997
- GOMES, Rosa Maria e GOMES, Gilberto; *Os Caminhos de Ferro Portugueses: 1856 – 2006*; Comboios de Portugal, Lisboa, 2006
- GRAU, Arnaldo Puig; *Síntese dos Estilos Arquitectónicos*; Plátano, Barcelona, 1989

KÜHL, Beatriz Mugayar; *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – reflexões sobre a sua preservação*; Ateliê Editorial, São Paulo, 1998

MARCO, Anita Regina Di e ZEIN, Ruth Verde; *Sala São Paulo de Concertos: revitalização da estação Júlio Prestes: o projeto arquitetônico: arquitetura Nelson Dupré = São Paulo concert hall*; Alter Market, São Paulo, 2001

MARTI ARIS, Carlos; *El concepto de transformación como motor del proyecto, in El cimbire y el arco*; Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 2005

MONEO, Rafael; *Rafael Moneo: Remarks on 21 works*; The Monacelli Press, Nova Iorque, 2010

NORBERG-SCHULZ, Christian; *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*; Rizzoli, Nova Iorque, 1980

PARISSIEN, Steven; *Station to Station*; Phaidon, Londres, 1997

PINHEIRO, Magda; *Cidade e Caminhos de Ferro*; CEHCP, Lisboa, 2008

RIBEIRO, Sandra Bernardes; *Brasília memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural*; Annabluma, São Paulo, 2005

RODRIGUEZ, Hélio Suêvo; *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro – o resgate da sua memória*; Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, Rio de Janeiro, 2004

RUSKIN, John; *Las Siete Lámparas de la Arquitectura*; Alta Fullah, Barcelona, 1987

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuhhy Cavalcanti; *Cidadania e Patrimônio Cultural: Oficina-Escola, Projeto Folia Cidadã e Acehrvo no Centro Histórico de João Pessoa*; Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2004

Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes; *Rio de Janeiro: Uma Cidade no Tempo*, Rio de Janeiro, 1992

SILVA, Gerardo Gomes da; *Arquitetura do Ferro no Brasil*; Nobel, São Paulo, 1986

SIZA, Álvaro; *Imaginar a Evidência*; Edições 70, Lisboa, 2000

SIZA, Álvaro; *01 Textos*; Civilização, Porto, 2009

TÁVORA, Fernando; *Da Organização do Espaço*; FAUP Publicações, Porto, 2008

Periódicos

À la recherche du temps perdu; Jornal Arquitectos 213 (Novembro/Dezembro), 2003

Dissertações

CADIMA, Catarina Dias; *Estações em Movimento: uma abordagem ao urbanismo e à arquitectura ferroviária e aos projectos de modernização das estações de Aveiro, Braga e Faro*; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, Porto, 2002

FERNANDES, Ana Rita Oliveira; *Intervenção no Património Arquitectónico - reflexão sobre a reabilitação no edifício Camões no Entroncamento*; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Porto, 2014

NASCIMENTO, Flávia Brito; *Blocos de Memórias: Habitação social, arquitetura moderna e patrimônio cultural*; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado em Arquitectura e Urbanismo, São Paulo, 2011

TEIXEIRA, Luís Francisco Ribeiro Choupina; *Banreses, uma ruralidade abandonada - Da identidade do lugar à memória da ruína*; Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Porto, 2013

Internet

HALBWACHS, Maurice; *Space and the Collective Memory*, in HALBWACHS, Maurice; *The Collective Memory*; 1950

https://is.muni.cz/el/1423/podzim2015/SOC571/um/59556777/Hawlbachs_Space_and_the_collective_memory.pdf

SOUZA, Renta Martins; *Méier e Engenho de Dentro: dos coretos às serenatas no ritmo do trem*; 2008

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/07.082/3058> (5/4/2016)

TRENTIN, Patrícia; *O Patrimônio Cultural Edificado e sua Gestão: A preservação e conservação do patrimônio histórico na cidade moderna*; 2005

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.012/1660> (2/6/2016)

http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/engdentro.htm (10/8/2016)

Índice de imagens

- [1] https://www.finebooksmagazine.com/issue/200909/early_railways-1.phtml
- [2] http://www.bbc.co.uk/schools/primaryhistory/famouspeople/george_stephenson/
- [3] <http://www.europeanunionmaps.com/tag/europe-railway-map/>
- [4] <http://moraisvinna.blogspot.pt/2008/08/29-de-agosto-de-1852-incio-da-construo.html>
- [5] http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/guia.htm
- [6] <http://www.cidadeecultura.com/companhia-de-estrada-de-ferro-d-pedro-ii/>
- [7] <http://memoria757.blogspot.pt/2015/06/as-agencias-ferroviarias-do-estado-do.html>
- [8] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Engenho_de_Dentro.svg?uselang=pt
- [9];[10];[11] http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_linha_centro/engdentro.htm
- [12] (imagem do autor)
- [13] <http://direitoamoradia.org/?p=4499&lang=pt>
- [14] <https://comunidadeativa.wordpress.com/2010/05/24/fotos-raras-de-uma-berlin-pos-guerra/>
- [15] <http://www.boston-discovery-guide.com/prudential-skywalk.html>
- [16] Google Earth
- [17];[18] (imagens providenciadas pelos autores do projecto - *Oficina de Arquitetos*)
- [19] - [73] (imagens do autor)
- [74] - [87] (imagens providenciadas pelos autores do projecto - *Oficina de Arquitetos*)
- [88] <http://www.spelltraducoes.com.br/blog/museu-da-lingua-portuguesa/2016/01/>
- [89] <http://letsflyaway.com.br/museu-da-lingua-portuguesa-viagem-em-sp/>
- [90] <http://www.cidadedesao paulo.com/sp/o-que-visitar/pontos-turisticos/207-museu-da-lingua-portuguesa>
- [91] <http://www.belo Horizonte.mg.gov.br/atrativos/museus/museu-de-artes-e-oficios>
- [92] <http://www.40forever.com.br/museu-das-artes-e-oficio-em-belo-horizonte/>
- [93] <http://www.mao.org.br/conheca/acervo/>
- [94] - [97] (imagens do autor)
- [98] - [102] (imagens providenciadas pelos autores do projecto - *Oficina de Arquitetos*)